№ 10 (931) октябрь 2016 г.

Транспорт

10 (931)

Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт

октябрь 2016 г.

Издается с 1998 г.

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

Соглашение об Общем авиационном пространстве с ЕС: проблемы и перспективы подписания



В Украине плацдармом для освоения ГЧП в форме концессии станут морские порты



В Мининфраструктуры состоялся диалог менеджмента "Укрзализныци" с представителями агросектора



В Украине логистика агрогрузов – самое слабое звено


ЮММ



PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o.



одноколейная линия
с шириной пути 1520 мм

наиболее протяженная ширококолейная линия на территории Польши, предназначенная для грузоперевозок

охватывает регион южно-восточной Польши

итегрированная структура: управляющий ж/д инфраструктурой и перевозчик

связывает польско-украинскую границу с Силезией

ПКП ЛХС это проверенный партнер в бизнесе, фирма со стабильной позицией на железнодорожном рынке грузоперевозок

ПКП Металлургическая
Ширококолейная Дорога
22-400 Zamość
ул. Szczebrzeska 11
тел. +48 84 638 62 23
факс +48 84 638 52 36
info@pkp-lhs.pl


LIETUVOS GELEŽINKELIAI
SIEMENS
ER20 001
A
SIEMENS



Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№ 10 (931) октябрь 2016 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Производственно-практический журнал "ТРАНСПОРТ" — специализированное еженедельное информационно-аналитическое издание для органов государственного управления и регулирования, отраслевых объединений и операторов национального транспортного рынка.

Учредитель и издатель:
Издательская организация АО "ПЛАСКЕ"
Распространяется только по предварительной подписке.
Главный редактор:
Виктория Хрусталева, *red@transport-journal.com*
Редакторы отделов:
Татьяна Корнилова, Инна Рослик, Тамара Курыленко, Ольга Зинченко
info@transport-journal.com
Корректор: Алла Винярская
Отдел подписки и рекламы:
Сергей Бохан, *subscribe@transport-journal.com*
Татьяна Ятел, *reklama@transport-journal.com*
Свидетельство о госрегистрации СМИ:
КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адрес редакции:
г. Киев, ул. Б.Гмыри, 1Б/6, оф.167.
Тел.: (044) 503-63-73.
Заказ № 10847.
Тираж 1000 экз.
Адрес типографии: ООО "Интерконтиненталь-Украина" (PrintStore Group)
01021, Киев, ул. Институтская 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свидетельство о госрегистрации: А00 № 615442, 28.02.2001 г.

"ТРАНСПОРТ" — виробничо-практичний журнал, щотижневий, видається з серпня 1998 р.
Засновник та видавець: Видавнича організація АТ "ПЛАСКЕ".
Свідоцтво про державну реєстрацію ЗМІ: КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адреса редакції: м. Київ, вул. Б.Гмирі, 1Б/6, оф.167.
Тел./факс.: +38 (044) 503-63-73.
Замовлення: № 10843. Наклад 1000 примірників
Адреса друкарні: ТОВ "Інтерконтиненталь-Україна" (PrintStore Group)
01021, Київ, вул. Інститутська 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свідоцтво про реєстрацію: А00 № 615442, 28.02.2001 р.
Головний редактор: В. Хрустальова.

Центральный офис:
г. Одесса, ул. Акад. Заболотного, 12
Тел.: (048) 73-85-385, (048) 72-88-288

ТЕМА НОМЕРА

Соглашение об Общем авиационном пространстве с ЕС: проблемы и перспективы подписания

17.10.2016 г. в Киеве состоялся круглый стол "Быть ли Украине в авиационном пространстве ЕС?", во время которого были представлены результаты исследования переговорного процесса по Соглашению об Общем авиационном пространстве с ЕС (ОАП), выполненного ОО "Европа без барьеров" (ЕББ), а также обсуждено текущее положение дел в этой сфере. На круглом столе присутствовали около 60 человек, в т.ч. отраслевые эксперты, представители госорганов и авиакомпаний.

Модератором мероприятия выступила Ирина Сушко, ОО "Европа без барьеров".

Аналитик ЕББ Екатерина Кульчицкая представила результаты проведенного в апреле—июне 2016 г. исследования переговорного процесса по Соглашению об ОАП, назвав выявленные проблемы и возможные пути их решения.



Как отмечается в исследовании, подписание Соглашения об Общем авиационном пространстве между Украиной и ЕС является одной из приоритетных задач. Имплементация Соглашения об ОАП (далее — Соглашение) предусмотрена Соглашением об ассоциации между Украиной и ЕС от 2014 г., Планом действий КМУ на 2016 г. и Стратегическим планом развития авиационного транспорта на период до 2020 г. Присоединение Украины к авиационному пространству ЕС приведет к повышению уровня безопасности полетов, увеличению предложения на рынке услуг по пассажирским авиаперевозкам и как следствие — снижению цен на них и привлечению инвестиций в авиационную промышленность.

Целями создания Общего авиационного пространства ЕС с третьими странами являются постепенная либерализация авиационного рынка и гармонизация законодательства в сфере гражданской авиации. Существование ОАП обеспечивается на основе всеобъемлющих соглашений между ЕС и третьими странами в сфере воздушного транспорта. Подобные соглашения в т.ч. были заключены ЕС с Грузией и Молдовой. Всего в Общее авиационное пространство с ЕС входит 43 страны.

Несмотря на официально объявленную готовность украинской стороны, подписание Соглашения откладывается с 2013 г. Главной причиной является отсутствие консенсуса между Испанией и Великобританией относительно формулировки редакции п. 31 "Территория" ст. 2 "Определение" данного Соглашения в части территориального статуса Гибралтара.

РЕЗУЛЬТАТЫ ОПРОСА ПО ПРОБЛЕМЕ ПРИСОЕДИНЕНИЯ УКРАИНЫ К ОАП

В исследовании уделено особое внимание определению проблемы откладывания подписания Соглашения. Так, в апреле—июне 2016 г. был проведен опрос экспертов из числа представителей органов госвласти Украины, международных организаций и правительств зарубежных стран, бизнес-компаний, аналитических центров, высших учебных заведений и профильных СМИ, в ходе которого были названы 2 основные причины откладывания подписания Соглашения.

В частности, мнения экспертов относительно первоочередных причин откладывания подписания Соглашения разделились. По официальным данным Еврокомиссии, Комитета ВР по вопросам транспорта, Мининфраструктуры, МИД и Госавиаслужбы, а также по мнению части опрошенных экспертов, главная причина откладывания подписания Соглашения заключается в давнем споре между Испанией и Великобританией о принадлежности территории Гибралтара, на которой расположен аэропорт. В то же время остальные эксперты утверждали, что вопрос Гибралтара является "отговоркой Евросоюза", поскольку он мог бы быть решен при наличии политической воли к заключению Соглашения у Европейской Комиссии и отдельных государств-членов ЕС.

Кроме того, опрошенные представители экспертной среды выделили следующие сопутствующие проблемы, препятствующие присоединению Украины к ОАП ЕС.

Внешние проблемы:

— задержка внедрения безвизового режима поездок в ЕС для граждан Украины;

— незаинтересованность европейских авиакомпаний в украинском рынке из-за низкой платежеспособности украинцев и наличия мощного национального авиаперевозчика "МАУ";

— негативный имидж Украины, который сложился в процессе проведения переговоров относительно Соглашения;

— недоверие EASA к системе сертификации национальных перевозчиков в Украине Госавиаслужбой.

Внутренние проблемы:

1. Отсутствие процедуры инкорпорирования технических регламентов ЕС, предусмотренных Соглашением, незаинтересованность профильных ведомств в скорейшем инкорпорировании соответствующего законодательства, устаревшая процедура Минюста относительно "согласования" нормативно-правовых актов, необходимых для инкорпорирования в отечественное законодательство.

Результаты экспертного опроса ОО "Европа без барьеров" свидетельствуют о том, что одной из наиболее острых внутренних проблем является отсутствие плана инкорпорирования технических регламентов ЕС, предусмотренных Приложением I Соглашения.

Еще 4.09.2015 г. Президент своим Указом постановил ввести в действие решение СНБО от 20.07.2015 г. "О мерах по защите национальных интересов Украины в области авиации". Согласно решению СНБО Украины КМУ должен безотлагательно утвердить план мероприятий по подготовке к внедрению ОАП Украины с ЕС, предусмотрев, в частности, меры по адаптации законодательства Украины к законодательству ЕС в сфере авиатранспорта. При этом по состоянию на октябрь 2016 г. план мероприятий по подготовке к внедрению ОАП Украины с ЕС все еще не утвержден.

Также в исследовании отмечается, что после парафирования Соглашения в 2014—2016 гг. были приняты всего 7 нормативно-правовых актов в сфере гражданской авиации, тогда как условия Соглашения предусматривают инкорпорирование 64 регламентов и директив ЕС. По мнению экспертов, Госавиаслужба может инкорпорировать эти технические регламенты к подписанию Соглашения. Однако из-за требований Минюста нормативно-правовые акты, директивы и регламенты ЕС приходится долго адаптировать и таким образом существенно изменять, что идет вразрез с целью Соглашения.





2. Завышенные цены на авиационное топливо, отсутствие современных правил выхода на рынок и сертификации услуг по наземному обслуживанию в аэропортах Украины (по сравнению с нормами ЕС).

В исследовании отмечается, что проблема завышенных цен за наземное обслуживание в аэропортах Украины остается нерешенной из-за отсутствия конкуренции на рынке услуг. Препятствием для развития конкуренции является отсутствие четкого порядка доступа на рынки по наземному обслуживанию в аэропортах Украины, а также отсутствие надлежащего рынка и объемов.

Госавиаслужбой разработан проект Авиационных правил Украины "Доступ на рынок услуг по наземному обслуживанию а аэропортах", однако к проекту имеется ряд замечаний из-за его несоответствия Директиве ЕС 96/67, что задерживает их принятие.

По мнению экспертов, опрошенных ОО "Европа без барьеров", возможности профильных ведомств почти исчерпаны, а тактика закрытых дипломатических переговоров без предоставления публичной огласке и привлечения представителей гражданского общества Украины и стран-членов ЕС недостаточно результативна. Для решения проблемы отсутствия прогресса в подписании ОАП и либерализации рынка авиационных перевозок рассматриваются предложенные опрошенными экспертами 4 альтернативы.

По словам аналитика ЕББ Екатерины Кульчицкой, два подхода предлагают варианты решения, направленные на подписание и осуществление Соглашения. "Первый вариант — это усиление действующего подхода, публичная адвокация с участием гражданского общества, разработка, представление и адвокации новых формулировок конфликтной ст. 2 Соглашения о САП перед Европейской Комиссией, Великобританией и Испанией. Второй путь предполагает вынесение вопроса на самый высокий политический уровень — Президента, Премьер-министра и т.д. с тем, чтобы достичь подписания Соглашения, вырвав его из контекста "проблемы Гибралтара" и перенеся его в плоскость имплементации Соглашения об ассоциации Украины с ЕС", — отмечает она.

Третий и четвертый пути, наоборот, предусматривают сначала фактическую имплементацию положений Соглашения без немедленного подписания.

"Третья тактика — это направление усилий на подписание двусторонних соглашений об "открытом небе" со странами-членами ЕС и повышение имиджа Украины как инвестиционно-привлекательной страны. Четвертый вариант — направление деятельности на имплементацию Соглашения об ОАП в части технических регламентов и директив ЕС путем инкорпорирования в национальное законодательство Украины регламентов и директив ЕС, упрощение процедуры согласования нормативно-правовых актов, что позволит принимать регламенты и директивы ЕС без предварительной адаптации, а уже потом — при удобном случае — возобновить переговоры по подписанию", — пояснила аналитик ЕББ.

По результатам проведенного исследования аналитики ОО "Европа без барьеров" подготовили рекомендации, в которых в т.ч. отмечается необходимость привлечения Мининфраструктуры представителей гражданского общества Украины и стран-членов ЕС к разработке адвокационной кампании, направленной на подписание Соглашения в 2017 г. между Украиной и ЕС с привлечением к адвокации Президента Украины.

Исследование было проведено в рамках инициативы "Открытое небо". В рамках исследования был проведен опрос 18 респондентов, которые представляли политические и экспертные круги Украины и ЕС, кроме того, были получены официальные ответы на вопросы от ряда госинституций.

Инициатива "Открытое небо" реализуется при поддержке инициативы по развитию аналитических центров, которую выполняет Международный фонд "Возрождение" (МВФ) в партнерстве с Фондом развития аналитических центров (TFF) при финансовой поддержке Посольства Швеции в Украине.



Комментируя результаты исследования, В. Довгань, замминистра инфраструктуры по вопросам евроинтеграции, согласился, что профильным ведомствам необходима поддержка общественности, и отметил: "Подписание Соглашения об открытом небе признано основным KPI для нашего министерства... Но без поддержки экспертного и гражданского сообщества мы дальше двигаться не сможем". Также он выразил мнение, что можно создать рабочую группу с участием представителей Мининфраструктуры, Госавиаслужбы, а также с привлечением экспертов проекта Twinning.

Сергей Саенко, замдиректора Департамента ЕС МИД, также высказался в пользу создания рабочей группы, подчеркнув, что рабочая группа должна быть расширена за счет представителей гражданского сектора.



Также он отметил, что дипломатический инструмент еще не исчерпан — всегда есть варианты диалога. В настоящее время переговорный процесс продолжается, и вопрос ОАП является ключевым элементом переговорной позиции наряду с безвизовым режимом.

По мнению Оксаны Рейтер, главы Управления внешних связей Минюста, экс-замминистра инфраструктуры по вопросам европейской интеграции, подписание Соглашения об ОАП очень важно для Украины. "По моему мнению, это не политическая воля европейских учреждений… Еврокомиссия хочет как можно скорее подписать это Соглашение, но она не может влиять на государства-члены ЕС по некоторым вопросам… Эта проблема не связана в настоящее время с Украиной, а связана со всем авиационным законодательством, которое не может приниматься, — какие-то технические регламенты принимаются, какие-то — нет, заблокирован весь процесс создания и функционирования единого авиационного пространства, который касается стран-членов ЕС", — подчеркнула она.

Говоря о необходимости плана имплементации директив ЕС, О. Рейтер подчеркнула: "Мы не будем начинать с нуля потому, что большое количество европейского законодательства у нас уже обработано в рамках Евроконтроля… и уже много чего сделано".



Также есть большое количество европейских регламентов, которые надо имплементировать путем "обложки". "Потому что весь текст технический, его не надо переводить — мы потратим много усилий, но нам это совсем не нужно — только название перевести и принять. Это будет быстро и полезно", — заявила представитель Минюста. В то же время она добавила, что, к сожалению, в Украине отсутствует процедура принятия европейских регламентов "с обложки".

В целом, по мнению О. Рейтер, нужно начинать работу, и она не останется незамеченной европейской стороной. "У нас есть первый и второй переходный этап. Все директивы и все задания для первого переходного этапа мы можем подготовить и прийти к подписанию Соглашения уже с выполненными заданиями первого этапа".

Кроме того, она отметила: "Соглашение об ОАП — это бонус, у нас есть двусторонние соглашения... Те страны, которые готовы, они откроются, и это дело только в переговорах и в нашем желании".

По мнению Андрея Гука, партнера юридической компании "Анте", нет оснований ожидать того, что какие-то авиаперевозчики будут настолько заинтересованы в украинском рынке, чтобы включать лоббистские ресурсы и давить на авиаадминистрации своих стран. "Мы представляем многих иностранных авиаперевозчиков, и их позиция относительно Украины может быть выражена в фразе, которую сказал министру один из руководителей крупного иностранного перевозчика: "В Украине все плохо — с доступом на рынок, с авиацией, с разными вопросами. Настолько плохо, что мы перестали летать". Вот это коротко об отношении европейского перевозчика к украинскому рынку".

По словам юриста, вопрос Гибралтара на самом деле не является лишь формальной причиной неподписания Соглашения. "Нет какой-то инициативы ни от Европы, ни от Украины, чтобы вынести это Соглашение на какое-то конкретное подписание", — подчеркнул он.

По мнению А. Гука, проявить инициативу должен в первую очередь Евросоюз. Но, с другой стороны, ему вполне комфортно и с двусторонними соглашениями. "Если посмотреть на скандалы в авиации





последних лет в Европе — у нас не было ни одного скандала, если возникала потребность начать куда-то летать, все решалось на уровне двусторонних отношений и странами снимались какие-то ограничения", — отмечает юрист.

Говоря о том, что может быть интересно европейцам в рамках ОАП, А. Гук отметил: "В первую очередь — это вопросы ночных стоянок (в настоящее время, когда какой-либо европейский перевозчик запрашивает у Госавиаслужбы ночную стоянку, с этим возникают огромные проблемы. В то же время в Соглашении написано, что стороны будут иметь право беспрепятственных ночных стоянок. Второй момент — среди актов, которые должны быть имплементированы в рамках ОАП, незаметный и мало обговариваемый акт — доступ к слотам аэропортов". В этой связи он отметил, что в последнее время в некоторых аэропортах Украины, в т.ч. в Ивано-Франковске и Днепре, авиакомпаниям бывает сложно получить слоты (по разным, иногда надуманным, причинам). И хотя последняя ситуация была с турецкой авиакомпанией, а не с европейской, но проблема предоставления слотов имеется.

"Так вот, заинтересована ли Госавиаслужба, чтобы отдать европейским авиакомпаниям ночные стоянки, и заинтересованы ли наши аэропорты отдать слоты по европейским правилам прозрачно и открыто? На словах — да, но по факту — нет", — подчеркнул А. Гук.

Что касается вопроса хэндлинга в аэропорту, то он, по мнению представителя компании "Анте", вообще не является проблемой.

Со своей стороны, Богдан Долинце, координатор по работе с организациями и госорганами ГП "Борисполь", отметил, что в настоящее время аэропорт полностью готов к подписанию и имплементации Соглашения: "Почему готов: мы увеличили скорость работы хэндлинговых компаний на 30%, сократили время ожидания на регистрации, сократили время проверки на авибезопасность. Мы внедрили новые современные сервисы для пассажиров и увеличили производительность труда в аэропорту на 50%".



Также он подчеркнул, что в настоящее время в "Борисполе" работает больше хэндлинговых компаний (5 компаний по обслуживанию пассажиров и 4 по обслуживанию самолетов), чем в крупных аэропортах Европы. Так, например, в аэропорту Парижа работает 2 компании по обслуживанию пассажиров и 2 — по обслуживанию самолетов, во Франкфурте — 2 и 3 компании соответственно.

В настоящее время аэропорт "Борисполь" работает над полной либерализацией рынка авиационного топлива и увеличением количества поставщиков.

Аэропорт ожидает, что с отменой визового режима и подписанием Соглашения будет увеличиваться объем перевозки пассажиров.

С тем, что Соглашение об ОАП не нужно Евросоюзу, категорически не согласился глава комитета стратегического развития и международных отношений Ассоциации "Аэропорты Украины" ГА Евгений Трескунов. Он в т.ч. напомнил, что недавно Ассоциация провела международный конгресс, на котором руководитель ACI Europe в присутствии официальных лиц правительства Украины пообещал со стороны руководства аэропортов Европы содействовать вопросу подписания Соглашения, и эта организация уже подготовила соответствующее коммюнике относительно разблокирования вопроса Гибралтара.

По словам Е. Трескунова, вопрос Гибралтара действительно общеевропейский вопрос, который касается не только авиации. "Этот политический вопрос блокирует практически все решения Евросоюза, которые требуют консенсуса", — подчеркнул он.



Также Е. Трескунов напомнил, что Соглашение имеет определенную специфику, если сравнивать его с соглашениями, подписанными Молдовой и Грузией, у которых нет такой масштабной авиаотрасли, которая имеется в Украине (в т.ч. таких авиапроизводителей). Соглашение требует особого внимания от всех государств-членов ЕС. "Когда Грузия и Молдова подписывали тот документ, который был предложен Евросоюзом, им практически нечего было менять", — отметил он.

По мнению эксперта, в вопросе продвижения ОАП на политическом уровне очень важно подобрать резонанс: "Мы предлагаем объединить тему децентрализации с темой, которая очень популярна на сегодняшний день на всех уровнях в государстве, с темой доступа… к региональным аэропортам. Поскольку, по нашему мнению, региональный аэропорт с международным статусом — это один из ключевых факторов децентрализации региона, привлечения инвестиций и привлечения международных туристов".

Также он отметил, что, по мнению Ассоциации "Аэропорты Украины" ГА, вопрос реализации ОАП — это не только открытие рынка, но и гармонизация отечественного законодательства с целью повышения уровня качества услуг в аэропортах на едином рынке

с Европой. "Когда мы говорим, что у нас в аэропортах что-то дорого для европейских авиакомпаний, то здесь обращаю внимание на то, что одна из европейских директив, которая касается именно установления аэропортовых сборов, предусматривает, что эти сборы регулируются государствами-членами ЕС только при условии, что объемы перевозки пассажиров превышают 5 млн в год. В то же время, если мы возьмем Украину, то у нас есть аэропорт "Полтава", у которого нет международного статуса и который не имеет практически ни регулярных, ни чартерных перевозок. Больше года в этом аэропорту из-за нашей бюрократической процедуры утверждения не могут изменить сборы, назначенные много лет назад. Т.о., мы не сможем конкурировать с европейскими аэропортами, которые имеют возможность гибко регулировать цены, реагируя на конъюнктуру рынка, и привлекать авиакомпании", — подчеркнул Е. Трескунов. По его словам, это важно в вопросе привлечения лоукостов в аэропорт.

Кроме того, по мнению эксперта, тезис, что в Украине нет платежеспособного населения для авиаперелетов, автоматически опровергается темпами роста пассажиропотока в украинских аэропортах в 2016 г. "У нас есть ряд аэропортов, которые в т.г. обновили свою работу после многолетнего простоя, — "Кривой Рог", "Винница", "Черновцы". Если у нас нет платежеспособного населения, то как эти авиакомпании зашли в эти аэропорты и рискнули перевозить пассажиров", — отметил Е. Трескунов.

Говоря о преимуществах Соглашения об "открытом небе" с ЕС, Е. Трескунов также подчеркнул, что подписание данного Соглашения — это и возможность для развития грузоперевозок. И "открытое небо" с США уже сработало: 2 украинские авиакомпании уже вышли на американский рынок, чего они бы не смогли сделать без этого Соглашения...

ЧТО НЕОБХОДИМО ПРЕДПРИНЯТЬ

По мнению А. Гука, отсутствие плана имплементации Соглашения об ОАП (и соответственно внедрения технических регламентов ЕС, предусмотренных Соглашением) — не ключевая проблема. Прежде всего, необходим орган, который сконцентрировал бы в себе эти усилия… "Госавиаслужба на себя эту роль брать не хочет потому, что если посмотреть на список актов, которые необходимо имплементировать, то Госавиаслужбе понадобится дополнительный набор штата и еще несколько этажей в Мининфраструктуры. Нужен орган, который бы координировал движение (по ОАП — ***ред***.), и к этому должны подключиться МИД, Минюст, Госавиаслужба".

Сергей Хижняк, эксперт офиса эффективного регулирования BRDO, задался вопросом: а должна ли действительно заниматься внедрением европейского законодательства Госавиаслужба? И чего все же не хватает для инкорпорирования европейских директив — желания или ресурсов?

"Госавиаслужба сегодня — это служба (не министерство). И она занимается узкими профессиональными вопросами. Кто работает в Госавиаслужбе — инспекторы, технари, люди, которые понимают, почему самолеты летают… Но давайте посмотрим ОАП: Директива по наземному обслуживанию — это чисто экономическое регулирование (авиации там нет). Давайте посмотрим лицензирование — чисто финансовые вопросы (там нет ни одного слова по авиации — это исключительно финансовая сфера). В Украине у нас нет органа, который будет внедрять нормы этого Соглашения… И с этого нужно начинать", — заявил он.

В связи с этим О. Рейтер резонно отметила: "Хочу прокомментировать относительно отсутствия кадров в Госавиаслужбе. Госавиаслужба — это первый орган в Украине, который вообще начал привлекать проект Twinning. И ничего не мешает… привлекать европейских экспертов и своих, в т.ч. тех, кто раньше работал… То, что в настоящее время в Госавиаслужбе, как и других органах, уменьшилось количество сотрудников, — не думаю, что это проблема. Проблема — желание. Экономическую часть может взять на себя Минэкономразвития, финансовую — еще кто-то, координировать все это вполне может Мининфрастуктуры потому, что это центральный орган исполнительной власти, который регулирует политику в сфере транспорта. Было бы желание… Twinning в т.г. начал работу по аэропортам в Госавиаслужбе. Если правильно этот Twinning направить, то он отлично справится со своей работой. Просто надо ставить задачи".

С. Хижняк также предостерег, что слепо копировать европейские регламенты ни в коем случае нельзя. "Украина — не Евросоюз. У нас есть свои особенности и свои национальные интересы, и европейские регламенты нужно внедрять с умом. И именно внедрять", — подчеркнул он.

Однако хочется привести мнение еще одного участника круглого стола — Олега Бондаря, управляющего партнера юридического бюро ECOVIS BONDAR&BONDAR, который отметил: "Те четыре вопроса, которые подняты сегодня, только малая часть нерешенных вопросов. Но проблема в том, что регулятор не знает, как отвечать на эти виртуальные вопросы, — у него нет своего мнения. Потому, что у государства отсутствует авиационная стратегия. Мы не знаем, чего мы хотим — развиваем транзитную стратегию или привлекаем лоу-косты.., развиваем Украину как авиаузел или открываем прямые рейсы между региональными аэропортами… А если мы говорим о транзитной стратегии, то что тогда делать, чтобы развивать восточноазиатское направление, среднеазиатское направление, ближневосточное направление? Какая у нас будет транзитная стратегия, если мы будем летать только в Европу? Поэтому, самая главная рекомендация, которая должна быть принята здесь, — разработать авиационную стратегию Украины.., без нее мы не знаем, куда двигаться".

КОРНИЛОВА Татьяна



Перевозка опасных грузов в Украине будет осуществляться по европейским правилам



Европейские правила и стандарты признаны универсальными и эффективными как в сфере государственного управления, так и в экономической сфере большинством стран мира. Более того, внедрение этих стандартов является обязательным для государств-претендентов на членство в ЕС. При этом Евросоюз охотно делится наработанным опытом: усилиями европейских экспертов создан специальный инструмент институционального развития и новая форма непосредственного технического сотрудничества между органами власти государств-членов ЕС и стран-бенефициаров — проект Twinning. В Украине проект Twinning реализуется в нескольких сферах экономики, одной из которых является перевозка опасных грузов.



27 сентября т.г. в Украине был дан старт очередному проекту Twinning "Содействие повышению способности Мининфраструктуры в части повышения безопасности при перевозке опасных грузов мультимодальным транспортом в Украине". Этому событию была посвящена совместная конференция представителей Министерства инфраструктуры Украины и государственных органов европейских стран, определенных исполнителями проекта. К участию в работе конференции также были привлечены представители украинского бизнеса в сфере грузовых перевозок.

Внедрение инструмента Twinning было начато Европейской Комиссией в 1997 г. в контексте расширения Европейского Союза. Этот новый инструмент институционального развития был создан с целью интеграции законодательства ЕС в законодательство стран-бенефициаров. На сегодняшний день внедрено более 2 тыс. проектов Twinning.

Слово "Twinning" происходит от английского слова "a twin" — "близнец" и используется для описания равноправного сотрудничества. Twinning имеет целью помогать странам-бенефициарам улучшать и усиливать административное функционирование органов государственной власти, их структуру, человеческие ресурсы, управленческий потенциал, что должно способствовать аппроксимации acquis communautaire (законодательство ЕС).

Определяющей чертой проекта Twinning является непосредственный обмен специфическим опытом в отдельно взятой сфере государственного регулирования с целью внедрения норм и стандартов ЕС, передача "ноу-хау" и передовой практики между государственными органами стран-членов ЕС и их партнерами-бенефициарами, выработка уникального национального опыта. В отличие от других видов технической помощи, проекты Twinning не являются классической технической помощью, которая предусматривает одностороннюю поддержку. Проекты Twinning должны быть направлены на решение конкретной проблемы и должны завершиться достижением обязательных результатов, за что несут ответственность руководители проекта — государственные служащие высокого уровня из страны-члена ЕС и страны-бенефициара.

В рамках реализации проектов Twinning предусмотрены такие виды деятельности, как консультирование (по подготовке законопроектов, организационно-информационным вопросам и т.д.), тренинги, учебно-ознакомительные поездки и стажировки.

Как сообщил глава Государственной службы по безопасности на транспорте (Укртрансбезопасность) Михаил Ноняк, выступивший модератором мероприятия, основной задачей проекта является улучшение национальной мультимодальной системы перевозок опасных грузов автомобильным, железнодорожным, морским и речным транспортом и усовершенствование мультимодального сообщения в Украине в соответствии с общеевропейскими нормами и стандартами.

В результате реализации данного проекта Министерство инфраструктуры Украины должно усилить способность по формированию и реализации государственной политики в сфере перевозок опасных грузов автомобильным, железнодорожным, морским и речным транспортом в соответствии с европейскими нормами и стандартами. А также внедрить эффективную систему контроля за выполнением установленных в данной сфере требований.

Для реализации проекта Европейским Союзом выделен бюджет в размере EUR1,2 млн, которые будут потрачены на консалтинговые услуги со стороны экспертов институций стран-членов ЕС относительно разработки нормативно-правовых актов и их оценки на соответствие законодательству и стандартам ЕС. Кроме того, будут организованы совместные семинары, тренинги и учебные поездки в страны-члены ЕС для специалистов украинских госорганов-бенефициаров проекта с целью обмена лучшими практиками в данной сфере.

Проект рассчитан без малого на два года, а реализовать все запланированные мероприятия проекта ориентировочно планируется до мая 2018 г.

По результатам специальной тендерной процедуры, проведенной в ноябре 2015 г., в качестве партнеров Украины в рамках проекта был избран консорциум государственных институций из стран-членов ЕС: Министерство общественных работ и транспорта Королевства Испании, Министерство окружающей среды, энергетики и моря Французской Республики и Генеральный инспекторат дорожного транспорта Республики Польша, а также Международный иберо-американский фонд государственного управления и политики. В Украине участниками проекта являются Министерство инфраструктуры, определенное главным учреждением-бенефициаром проекта, Укртрансбезопасность, парламентский комитет по вопросам транспорта, МВД, Нацполиция, "Укрзализныця" и пр. неправительственные и общественные организации.

"Проект позволит не только адаптировать законодательство Украины к нормам ЕС, оптимально распределить государственные функции по контролю, спланировать и реализовать необходимые меры, но и получить знания и изучить практический опыт стран Европейского Союза, которые будут использоваться в дальнейшем при реализации запланированных задач в сфере перевозки опасных грузов в Украине", — отметил в своем докладе М. Ноняк.

Он также проинформировал, что в Украине реализация проекта будет осуществляться по четырем направлениям:

— транспозиция законодательства и стандартов ЕС по мультимодальной перевозке опасных грузов к

украинскому законодательству и техническим регламентам (автомобильным, железнодорожным, морским и речным транспортом);

— укрепление институциональной способности государственных органов, ответственных за перевозку опасных грузов, в реализации законодательства и технических требований по мультимодальной перевозке опасных грузов;

— повышение эффективности мер государственного контроля над безопасностью мультимодальных перевозок опасных грузов всеми видами наземного и морского транспорта;

— поддержка органов государственной власти и контролирующих органов, ответственных за перевозку опасных грузов, в разработке политики реализации законодательства ЕС по мультимодальным перевозкам опасных грузов наземными и морским видами транспорта.

В ходе конференции представители европейских иституций-партнеров Украины по реализации проекта провели презентации своих наработок и достижений в данной области и заверили во всесторонней поддержке Украины на пути реализации проекта.

Украина и Казахстан официально подтвердили готовность присоединиться к соглашению по мультимодальным перевозкам в рамках TRACECA

12.10.2016 г. в ходе web-конференции по мультимодальным перевозкам в рамках транспортного коридора Европа—Кавказ—Азия (TRACECA), организованной Азербайджанским национальным секретариатом TRACECA, Казахстан и Украина сообщили, что официальной нотой подтвердили свое решение подписать соглашение о развитии мультимодальных перевозок TRACECA.



Национальный секретарь TRACECA от Азербайджана Акиф Мустафаев прокомментировал данное событие следующим образом: "Если это произойдет, то соглашение о мультимодальных перевозках TRACECA станет эффективным не только потому, что сложится единая цепочка для таких перевозок (Украина—Грузия—Азербайджан—Казахстан), но и будет разблокирована реальная работа в рамках соглашения для Кыргызстана и Таджикистана, которые не могут этого делать без Казахстана".

По словам Акифа Мустафаева, дальнейшее развитие дискуссии состоится в ноябре на специальном совещании в Киеве, поскольку Украина в настоящее время председательствует в TRACECA. Тем не менее, по информации Акифа Мустафаева, иностранные участники конференции поддержали предложенную Азербайджаном модель развития мультимодальных перевозок в рамках TRACECA. Данная модель была выработана в ходе предшествовавшего конференции заседания азербайджанской национальной рабочей группы по мультимодальным перевозкам TRACECA.

В конференции участвовали Азербайджан и Грузия, подписавшие соглашение, а также Казахстан и Украина, готовые к подписанию документа. По итогам конференции правительствам стран-участниц соглашения направлены предложения по реализации соглашения, включая введение накладной ЦИМ/СМГС (по железнодорожным перевозкам) в качестве базового единого документа мультимодальной перевозки с учетом доработки данного документа на последующих заседаниях и формирования оператора мультимодальных перевозок. Представители автотранспортного сектора Грузии высказались за целесообразность использования коносамента FIATA в качестве единого документа мультимодальной перевозки с пометкой "действительно для перевозок между странами TRACECA".

Справка. *Соглашение о развитии мультимодальных перевозок TRACECA было подписано в ходе Седьмого Заседания Межправительственной Комиссии TRACECA в г. Чолпон Ата, Иссык-Куль, Кыргызстан 16.06.2009 г.*



При Мининфраструктуры появится проектный офис по вопросам ГЧП

В Мининфраструктуры появится проектный офис по вопросам государственно-частного партнерства. Проект внедряется при поддержке Мининфраструктуры Украины, Администрации Президента Украины, общественной организации Easy Business, а также предпринимательского фонда Western NIS Enterprise Fund (который, в частности, профинансировал создание офиса).

Набор кадров для проектного офиса стартовал 1.10.2016г.

Задачей офиса будет разработка проектной документации по международным стандартам для привлечения инвестиций в государственные предприятия инфраструктуры. На первом этапе речь идет о пилотных объектах: порт "Октябрьск", Херсонский морской торговый порт и железнодорожно-паромный комплекс Ильичевского МТП. Для них разработают проекты передачи в концессию. Об этом стало известно 30.09.2016 г. в ходе брифинга в Украинском кризисном медиа-центре с участием министра инфраструктуры Владимира Омеляна.

"В настоящее время развитие государственно-частного партнерства (ГЧП) — одна из весомых политических и экономических инициатив. Упрощение условий этой формы сотрудничества государства и бизнеса позволило бы значительно ускорить развитие инфраструктуры в Украине и сэкономить до 50—60% от стоимости реализованных проектов. Именно с целью улучшения функционирования института и обеспечения эффективной реорганизации существующих инфраструктурных объектов было принято решение создать отдельный проектный офис при Мининфраструктуры, который мог бы полностью обеспечить эффективную работу данной системы отношений и обеспечить быстрый результат в улучшении инфраструктуры Украины", — отмечают в Easy Business.

Замглавы Администрации Президента Украины по вопросам проведения административных, социальных и экономических реформ Дмитрий Шимкив пояснил, в чем будет заключаться работа офиса, а также цель его создания.

"Очень приятно видеть, что появляются новые инициативы, и проектное управление в государстве становится основной формой работы, и доноры поддерживают именно проектную работу..., потому что проект имеет начало и имеет конкретный результат, работают конкретные люди, которые должны сделать конкретный продукт. Когда мы говорим о ГЧП как о форме взаимодействия, то, к сожалению, в настоящее время в Украине данных кейсов очень мало или они почти отсутствуют. И сегодня перед командой, которая будет работать в Мининфраструктуры, стоит несколько задач", — рассказал Д. Шимкив.

По его словам, первая задача — это разработать несколько конкретных проектов по ГЧП — от идеи и понимания, как провести концессию, до содержательной разработки конкретного пакета документации.

"Т.к. у нас в стране есть много идей, но проектов, где есть детальное ТЭО, детально просчитаны экономические эффекты, где есть техническая документация — этого нет в 99%. И одно из заданий, которое стоит перед проектными командами, — фор-



мирование непосредственно именно таких материалов, с которыми далее можно работать с инвесторами. Потому что инвесторы привыкли работать с конкретными документами, с конкретными предложениями, с конкретными ожиданиями... Нам очень не хватает качественных содержательных предложений, которые интересовали бы инвестора", — говорит Д. Шимкив.

Вторая задача, которая стоит перед проектным офисом, — разработка модели государственно-частного партнерства, продолжил замглавы Администрации Президента Украины по вопросам проведения административных, социальных и экономических реформ.

"Бизнес рассчитывает зарабатывать деньги, и государственно-частное партнерство должно зарабатывать деньги, иначе это профанация. Нужно понимать, какую выгоду получает государство и какую выгоду получает бизнес. И это должно быть взаимовыгодное сотрудничество. Поэтому задание, которое стоит перед всей командой, — разработать конкретную модель на базе конкретных объектов, которую далее можно распространить по Украине... Конкретная цель — привлечь инвестиции и создать интересные модели, интересные предложения для инвесторов", — отметил Д. Шимкив.

По его словам, все это приведет к созданию новых рабочих мест, увеличению товарооборота, увеличению поступлений в госбюджет, а также увеличению валового национального продукта.

Со своей стороны сооснователь Easy Business, член Национального совета реформ (НСР) Даниил Пасько отметил: "В чем смысл ГЧП — оно позволяет привлечь в инфраструктурные объекты частные инвестиции и частных операторов. При этом для государства достигается масса позитивных эффектов и отсутствует негативная нагрузка на бюджет... В этом цель проекта — запустить механизм ГЧП в Украине".

По его словам, проект состоит из двух частей. Первая часть проекта направлена на изменение украинского законодательства. "К сожалению, на сегодня оно не соответствует международным стандартам, к которым привыкло большинство инвесторов", — пояснил Д. Пасько.

Вторая часть проекта направлена на реализацию нескольких пилотных проектов по ГЧП.

"Нужно показать, что в Украине это возможно, нужно сделать дорожную карту для будущих проектов, а главное — оставить за собой команду внутри Мининфраструктуры, которая будет реализовывать эти проекты в будущем. Юридическая часть уже реализовывается при поддержке ЕБРР (выбрана международная компания, которая уже работает). Данная компания является лидером в международной среде по реализации подобных проектов", — отметил сооснователь Easy Business.

Также Д. Пасько уточнил: "Вторая часть проекта — это как раз то, что мы представили сегодня — проектный офис на платформе Easy Business внутри Мининфраструктуры, целью которого будет проведение пилотных проектов. Что это значит. Выбрано несколько пилотных проектов, а именно — Херсонский МТП, порт "Октябрьск" и паромный терминал в порту Ильичевск. С поддержкой ЕБРР в одном случае и поддержкой Мирового банка во втором случае для этих проектов должны быть подготовлены prefeasibility study (пред-ТЭО — ***ред***.) и feasibility study (ТЭО — ***ред***.) на международном уровне, которые станут основой для будущих тендеров участия в этих проектах международных инвесторов. Цель — это привлечение на прозрачной основе, выгодной для украинского бюджета, с позитивным эффектом на развитие инфраструктуры международного инвестора в один из или во все эти проекты для того, чтобы показать пример, что это возможно, и оставить за собой инфраструктуру, которая будет реализовывать эти проекты в будущем".



В настоящее время команда Easy Business уже начала работать над некоторыми задачами, которые будут стоять перед проектным офисом. В т.ч. выбраны объекты для проведения пилотных проектов, осуществлены предварительные исследования.

По мнению Д. Шимкива, проработку проектов по ГЧП нужно начинать уже сейчас, не дожидаясь окончательного завершения работы над законодательством по концессиям и ГЧП. "Понимаете, законы двигаются своим путем, а предложения, разработка проекта двигается своим… Нужно работать над техническим проектом, не обращая внимания на то, как развиваются события в правовом поле и голосования (в парламенте — ***ред.***)", — отметил он.

В ходе брифинга В. Омелян заявил: "Мне очень приятно, что Мининфраструктуры становится тестовой площадкой... для ProZorro, для Opendata, а сейчас становится и тестовой площадкой для государственно-частного партнерства... Я надеюсь, что во время совместной работы... государства и частных инвесторов... мы докажем, что за этим большая экономия бюджетных средств...".

В Украине плацдармом для освоения ГЧП в форме концессии станут морские порты

"Приватизация и концессия портов является единственным возможным путем развития морской отрасли!". Такое заявление министр инфраструктуры Украины Владимир Омелян неоднократно декларировал как на встречах с иностранными коллегами и экспертами, так и на национальных отраслевых форумах и заседаниях. По его утверждению, все, что сделано в морской отрасли за последние 15 лет, — это частные инвестиции, а государство на данном этапе не обладает достаточным количеством ресурсов для обновления и модернизации портовой инфраструктуры. "Только внешние инвестиции в виде приватизации, концессии, государственно-частного партнерства дают шанс на развитие", — убежден министр. И стратегия министерства такова: самые крупные порты будут переданы в концессию, остальные — приватизированы.

КОНЦЕССИЯ КАК ПАНАЦЕЯ

Проблема возвращения Украине статуса морской державы, пожалуй, самая обсуждаемая тема отрасли со времени приобретения страной независимости. Данная проблема многослойна и подразумевает решение сразу нескольких равнозначных и взаимосвязанных задач: усиление военно-морских сил страны, возрождение отечественного кораблестроения и создание уверенно конкурентоспособной системы морского транспорта. Решение последней задачи отечественное Министерство инфраструктуры, к компетенции которого относится данный вопрос, с завидным постоянством провозглашало в числе своих основных приоритетов уже на протяжении не одного десятилетия. Однако на практике происходило падение портового грузооборота и торможение темпов развития. Точку в этой негативной тенденции обязалось поставить нынешнее руководство отраслевого министерства. И основным методом решения данной проблемы чиновники Мининфраструктуры декларируют приватизацию портовых активов и применение механизма концессии в качестве подготовительного этапа.

Следует отметить, что нынешняя команда Министерства инфраструктуры достаточно последовательно воплощает данную стратегию в жизнь: уже с весны текущего года развернута активная работа по реализации механизма государственно-частного партнерства (ГЧП) в форме концессии. В частности, к разработке современной концепции ГЧП в Украине в качестве партнеров и консультантов привлечены такие авторитетные организации, как Всемирный банк, Международная финансовая корпорация (IFC) и Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР). В команде министра В. Омеляна появился заместитель, в функциональные обязанности которого были включены задачи развития нового инструмента привлечения инвестиций — государственно-частного партнерства в виде концессии, совместной деятельности или управления. Им стала Надежда Казначеева, которая до этого в течение 10 лет входила в директорат крупной инвестиционной компании. При министерстве создается рабочая группа по развитию государственно-частного партнерства в инфраструктуре.

Уже в июне текущего года ЕБРР в рамках предоставления технической помощи выступил спонсором и объявил тендер на привлечение консультанта для разработки политики и юридических условий для ГЧП/концессии в Украине с целью усиления участия частного сектора в инфраструктурных проектах. Победителем стала компания Hogan Lovells — американско-британская юридическая фирма, в 2010 г. вошедшая в десятку лучших юридических фирм мира. Предполагается, что уже к декабрю нынешнего года широкой общественности будет представлен проект закона о концессиях, который объединит в себе все нормативные акты относительно данного вопроса, имеющиеся в настоящее время в украинском нормативном поле. Как декларируют в Мининфраструктуры, дан-



ный законопроект будет основываться на современных мировых тенденциях ГЧП и лучших международных практиках, а также экспертных мнениях относительно национальных особенностей и существующего законодательства Украины.

В качестве потенциальных пилотных проектов для реализации механизма концессии в Украине были определены специализированный морской порт "Октябрьск" и Херсонский МТП — единственные на сегодняшний день порты со 100%-й госсобственностью. А к концу сентября Мининфраструктуры объявило о начале работы над проектом концессии в этих портах, ознаменовав данное событие рабочим визитом на предприятия совместно с представителями международных финансовых организаций-партнеров для ознакомления с инфраструктурой портов.

О ПОДВОДНЫХ КАМНЯХ КОНЦЕССИИ

Вопрос передачи портов в частную собственность через концессию как способ привлечения крупных инвестиций и кардинального обновления их фондов, стремительного роста объемов грузопереработки не является новацией нынешнего руководства Министерства инфраструктуры. С различной степенью интенсивности он обсуждался в каденцию каждого из отраслевых министров.

Причиной такой популярности данной концепции служат не единичные примеры успешной ее реализации. Так, в Колумбии после передачи в 1993 г. четырех государственных портов в концессию частным компаниям улучшилось не только качество услуг, предоставляемых портами, но и условия работы в них. В Мексике сдача портов в концессию в середине 1990-х привела к тому, что тарифы в них стали равными или даже ниже тарифов портов США. Получив в долгосрочную концессию Южный контейнерный терминал в порту Констанца (Румыния), концессионер из ОАЭ за год добился увеличения грузооборота более чем на 400% — до 500 тыс. TEU на конец ноября 2005 г., тогда как в 2004 г. этот показатель составлял 100 тыс. TEU. В частной собственности находится один из крупнейших портов мира в Гонконге.

Имеющийся положительный опыт применения концессии в отрасли морского транспорта позволил определить ряд преимуществ, которые она предоставляет государству как концеденту портов. Так, приток значительных объемов инвестиций в строительство

О КОНЦЕССИИ И ЕЕ ВИДАХ

Понятие "концессия" происходит от латинского слова concessio, означающего разрешение либо уступку. В современном значении концессия представляет собой вид договорных отношений между государством (концедентом) и частным инвестором (концессионером) о создании либо реконструкции за счет средств инвестора либо на условиях софинансирования объектов госсобственности (природных ресурсов, объектов инфраструктуры, предприятий, оборудования). Концессия подразумевает, что концедент передает на определенный срок концессионеру право на эксплуатацию указанных объектов взамен на инвестиции концедента в данный объект, а последний окупает вложенные инвестиции за счет вознаграждения в виде разовых или периодических платежей. Доход от эксплуатации объекта соглашения, в зависимости от договоренности сторон, получает либо концессионер, либо концедент. В первом случае инвестиции инвестора окупаются за счет эксплуатации объекта на платной основе, во втором — за счет платы концедента (бюджетных субсидий).

Объектами концессионного соглашения в первую очередь являются социально значимые объекты, которые не могут быть приватизированы, такие как аэродромы, железные дороги и др. инфраструктурные сооружения, а также системы общественного транспорта, объекты здравоохранения, образования, культуры и спорта.

Т.о., концессию можно рассматривать как форму договора о государственно-частном партнерстве. В международной практике существует несколько типов концессионных соглашений:

— BOT (Build—Operate—Transfer) — "Строительство—управление—передача", при котором концессионер осуществляет строительство и эксплуатацию объекта в течение установленного срока, после чего объект передается государству;

— BTO (Build—Transfer—Operate) — "Строительство—передача—управление", при котором концессионер строит объект, который передается государству в собственность сразу после завершения строительства, после чего он передается в эксплуатацию концессионера;

— BOO (Build—Own—Operate) — "Строительство—владение—управление", при котором концессионер строит объект и осуществляет последующую эксплуатацию, владея им на праве собственности, срок действия которого не ограничивается;

— BOOT (Build—Own—Operate—Transfer) — "Строительство—владение—управление—передача" — владение и пользование построенным объектом на праве частной собственности осуществляется в течение определенного срока, по истечении которого объект переходит в собственность государства;

— BBO (Buy—Build—Operate) — "Покупка—строительство—управление" — форма продажи, которая включает восстановление или расширение существующего объекта. Государство продает объект частному сектору, который делает необходимые усовершенствования для эффективного управления.

и модернизацию перевалочных мощностей и в портовую инфраструктуру скажется на увеличении пропускной способности украинских портов, что в свою очередь позволит реализовать ее транзитный потенциал, о котором уже много сказано. Это вызовет рост грузопотока и товарооборота, усиление конкуренции в отрасли и, как следствие, снижение портовых тарифов. Помимо этого, инвестиции — это всегда создание рабочих мест и развитие обслуживающей сферы, а следовательно, значительное увеличение объемов налоговых отчислений и рост благосостояния. По подсчетам экспертов, $1 млрд инвестиций только в портовую инфраструктуру Украины дал бы минимум 3% прироста номинального ВВП.

Вместе с тем, в мировой практике управления морскими портами на сегодняшний день все-таки преобладает так называемый централизованный вариант, характеризующийся принадлежностью портов государству. В Канаде все крупные порты находятся в ведении совета национальных портов под непосредственным контролем центральных органов управления и финансируются Федеральным министерством финансов. Во Франции большой порт Дюнкерк относится к государственной собственности. Такие порты-гиганты, как Сингапур, Бомбей, Лагос, Акаба, также принадлежат государству.

Порт Нью-Йорк сохраняет государственный статус, но подчиняется не центральным, а территориальным органам власти — правительствам штатов Нью-Йорк и Нью-Джерси. Управляет портом совет комиссионеров, в который входят 12 человек (по 6 от каждого штата), назначаемые губернаторами, — так называемый региональный вариант развития.

В ряде стран распространен муниципальный вариант, при котором порт организационно находится в ведении городской исполнительной власти. Муниципальными являются такие порты-гиганты, как Роттердам и Антверпен. В Турции в муниципальном управлении находится более 50 портов и портопунктов.

Логика властей этих стран проста: слово "порт" на ряде языков романской группы означает "дверь" — дверь в страну, в государство, в его экономику. Насколько целесообразно и оправданно с точки зрения общенациональных интересов вручать ключи от этих дверей в частные, пусть и умелые руки? Для такого шага должен быть реализован целый комплекс предпосылок, прежде всего законодательных, чтобы избежать потери контроля над стратегически значимыми составляющими не только экономики страны, но и ее национальной безопасности.

Негативные последствия поспешности и необдуманности в вопросе разгосударствления портового хозяйства мы можем наблюдать на примере РФ, где акционирование морских портов было начато еще в конце 1992 г., во времена тотальной приватизации всего государственного имущества. Не подлежащими приватизации были объявлены только фарватеры, брекваторы, волноломы и причалы. И это несмотря на спад производства в стране, износ основных фондов, невозможность привлечения серьезных иностранных инвестиций из-за неурегулированного законодательства, отсутствие полноценного фондового рынка. В итоге, по мнению экспертов Всемирного банка, в российских портах возникли не имеющие аналогов в мире монопольные структуры — портовые акционерные общества (ПАО), полностью ликвидировавшие конкуренцию в отрасли. По подсчетам экспертов ВБ, монополии ПАО и связанные с ней злоупотребления явились причиной того, что 14 млн т российских грузов были переадресованы в порты соседних государств. Т.о., в целом приватизация морских портов РФ не оправдала возлагавшихся надежд.

Поэтому разработка приватизационной стратегии портов должна быть максимально взвешена и продумана, учитывать все возможные риски и предусматривать механизмы противодействия им.

УКРАИНСКИЙ ПУТЬ

Предварительное видение концессионного механизма, который планируется применить в Украине, в интервью *ЦТС* описала замминистра инфраструктуры Надежда Казначеева. По ее словам, глобальная стратегия нынешнего правительства и руководства Министерства инфраструктуры в частности — децентрализация и разгосударствление. Предпосылкой этому служит тот факт, что государство "никогда не было и не будет эффективным собственником". Поэтому задачей министерства на данном этапе является передача на приватизацию эффективно управляемых активов, а по остальным необходимо повысить качество менеджмента и привлечь инвесторов. Концессия в этом аспекте является одним из инструментов ее реализации.

Схематично это выглядит следующим образом: неэффективный актив предлагается в долгосрочную (например на 25 лет) концессию. За это время инвестор отстраивает объект, налаживает процессы, окупает вложенные инвестиции и по истечении срока концессии передает объект со всеми усовершенствованиями государству. "В итоге, через 25 лет мы получаем хороший актив, с инвестированными туда средствами и технологиями, который стоит уже в разы дороже. То есть концессия — это своего рода подготовка к потенциальной приватизации за счет средств инвестора", — резюмирует Надежда Казначеева в своем интервью *ЦТС*.

Таким образом, нынешнее видение механизма концессии, планируемого к применению в нашей стране, сводится к первому типу — BOT ("Строительство—управление—передача") и практически не отличается от уже применяемого в РФ.

ОПТИМИСТИЧНЫЕ ПРОГНОЗЫ



Однако следует отметить, что видение концессионного механизма министерскими чиновниками всего лишь предварительное и не окончательное. Победитель объявленного ЕБРР тендера на разработку украинской концессионной стратегии — Hogan Lovells занимается проектами в области ГЧП по всему миру и обязуется учесть в ней лучшие мировые практики. По плану, помимо проекта закона, специалисты компании в ближайшее время должны представить документ, описывающий пошаговую политику ГЧП/концессии, начиная с того, какой государственный орган должен это делать, и заканчивая необходимыми к применению процедурами и т.д. Данная стратегия должна обобщить лучшую мировую практику и адаптировать ее к украинским реалиям. Каким документ будет на деле, покажет время.

Помимо этого, в преддверии утверждения нового закона, Министерство инфраструктуры проводит так называемую "домашнюю работу": готовит пакет минимально необходимых документов для проведения пилотных концессионных конкурсов по двум портам: Херсонскому и "Октябрьск". Предварительно, данный пакет будет включать технический проект, финансовую модель, экологическую оценку и правовую экспертизу. Ведутся активные диалоги с мировыми финансовыми институтами и фондами об оказании технической помощи в этом процессе. Подтверждением этому послужила совместная рабочая поездка представителей министерства и международных партнеров в эти порты. Для порта "Октябрьск" ЕБРР уже подтвердил выделение финансово-технической помощи на разработку предпроектной документации, что говорит об оптимистичных прогнозах со стороны потенциальных инвесторов в отношении внедрения в Украине концессионных механизмов. Так, по утверждению Надежды Казначеевой, ArcelorMittal высказывает интерес в развитии и строительстве нового терминала в "Октябрьске" на условиях концессии, а также имеется ряд других инвесторов, которые сейчас изучают рынок, условия и объекты. В августе текущего года министр инфраструктуры Владимир Омелян заявлял о наличии интереса китайских операторов взять в концессию порты "Черноморск" и "Южный". А уже в октябре проведены переговоры с Hutchison Ports, оперирующей 52 портами в 25 странах Азии, Африки, Европы, Северной и Южной Америки, Австралии и Ближнего Востока, относительно возможного участия в развитии инфраструктуры порта "Черноморск".

Тем не менее, для инвестора, помимо выхода на ранее недоступные сферы деятельности, крайне привлекательно выглядят распределение рисков, часть которых берет на себя государство, а также достаточно высокие государственные гарантии возврата вложенных средств. И на данном этапе Украина с существующим законодательством в сфере инвестиций не является по-настоящему интересной для инвестора. Изменится ли ситуация к лучшему уже в ближайшем будущем — зависит только от руководства страны.

ЗИНЧЕНКО Ольга

Заседание Комитета по механизации, технологии и информатике Ассоциации "УКРПОРТ"

В Херсоне 29.09.2016 г. состоялось выездное заседание профильного Комитета по механизации, технологии и информатике (КМТИ) Ассоциации портов Украины "УКРПОРТ" под руководством президента Ассоциации Юрия Крука и председателя КМТИ Алексея Немчука. В работе заседания КМТИ, которое проходило на базе ГП "Херсонский МТП" и ЧАО "Южмормонтаж", принимали участие главные инженеры морских портов и их заместители, начальники служб механизации всех портов Украины, руководители и специалисты предприятий, поставляющих портовое оборудование и комплектующие к нему, осуществляющие сервисное обслуживание и модернизацию данного оборудования.



В своем приветственном слове к участникам выездного заседания КМТИ президент Ассоциации "УКРПОРТ" Ю.Б. Крук отметил, что в настоящее время в Ассоциации насчитывается около 30 тыс. членов и самое мощное подразделение "УКРПОРТА" — это Комитет по механизации, технологии и информатике. "Без четкой слаженной работы портовых механизаторов ни один порт работать не будет, ни одна грузоперевалка не будет осуществлена", — отметил президент Ассоциации "УКРПОРТ". В ходе своего выступления Юрий Борисович осветил вопросы работы Ассоциации за прошедший период, и в первую очередь, тему взаимодействия Ассоциации "УКРПОРТ" с Министерством инфраструктуры Украины. "Мы считаем, что отдавать в бюджет 75% прибыли — это геноцид для украинских портов, это означает, что развития портов нет и не будет, — заявил Ю.Б. Крук. — В июне месяце т.г. Ассоциация портов Украины "УКРПОРТ" обратилась к министру инфраструктуры Украины В. Омеляну с



письмом, в котором были высказаны научно обоснованные концептуальные положения по реформированию системы управления морским и речным транспортом Украины. В ответном официальном документе, который мы получили, сказано, что во время разработки проекта реформирования отрасли морского и речного транспорта в целом и работы над основным руководящим документом будущего центрального органа исполнительной власти (Администрации морского и речного транспорта), — данные предложения специалистов Ассоциации портов Украины "УКРПОРТ" Министерством инфраструктуры Украины будут учтены. Нас в Мининфраструктуры услышали — и это уже достижение". В заключение своего выступления президент Ассоциации "УКРПОРТ" Ю.Б. Крук сказал: "Наша Ассоциация борется с приватизацией крупных портов, которые работают и приносят нашей стране реальную прибыль. В чем необходимость, к примеру, приватизировать МТП "Южный", который приносит 600 млн грн. прибыли в год, и зачем потом этим делиться? Есть несколько убыточных морских портов, таких как Скадовск, Усть-Дунайск, Геническ — может быть целесообразно начинать приватизацию с этих предприятий".

Провел заседание Председатель КМТИ Ассоциации портов Украины "УКРПОРТ", проректор по научной работе Одесского морского национального университета, директор научно-исследовательского института фундаментальных и прикладных исследований, кандидат технических наук, доцент А.О. Немчук, который проинформировал участников о работе КМТИ за 1 полугодие 2016 г. В конце своего выступления Алексей Олегович отметил: "Если еще в прошлом—позапрошлом годах мы, практически, были "не выездные": собирались в помещении Ассоциации или проводили заседание КМТИ в рамках ежегодной международной выставки "ИнтерТранспорт", то такие выездные заседания нашего комитета непосредственно на местах говорят о том, что работа Ассоциации "УКРПОРТ" и ее комитетов, после некоторого затишья, возрождается".

В ходе заседания специалисты обобщили опыт эксплуатации перегрузочного оборудования: В.В. Огиренко, главный инженер Херсонского МТП, представил технологию перегрузки зерновых грузов на данном предприятии, В.И. Брошеван, начальник службы механизации Измаильского МТП, ознакомил членов Комитета с новыми разработками проектных вариантов безгрейферных технологий для перегрузки сыпучих грузов из вагонов для условий своего предприятия, И.В. Белодед, начальник отдела механизации Мариупольского МТП, рассказал о специфике работы Мариупольского порта в современных сложившихся условиях на Донбассе, О.О. Елфимов, директор компании "Транс Сервис КТТ", ознакомил участников заседания с современными тенденциями развития портовой техники на примере мировых производителей: Hyster, Terberg, Terex, а также с эксклюзивным обслуживанием техники фирмы Bronto Skylift. О своих новых технологических разработках для перегрузки в портах и комплектующих портовых кранов рассказали А.Ш. Мангушев, коммерческий директор предприятия "Югпромтехмонтаж", и Т.В. Будняк, представитель компании "Шнейдер-электрик Украина".

Большой интерес вызвал доклад, который представил И.С. Гибадуллин, генеральный директор предприятия "Южмормонтаж", — "Современные технологии переноса, перевозки (передислокации) портальных кранов, разработанные и внедренные специалистами ЧАО "Южмормонтаж".

В заключение заседания профильного Комитета по механизации, технологии и информатике Ассоциации портов Украины "УКРПОРТ" на имя Президента, Председателя Совета Ассоциации портов Украины "УКРПОРТ" Ю.Б. Крука поступило два заявления от предприятий с просьбой о принятии в состав Ассоциации портов Украины "УКРПОРТ". Также члены КМТИ Ассоциации "УКРПОРТ" утвердили тематику, план подготовки и проведения следующего заседания комитета и поздравили с днем рождения своего коллегу — И.В. Липецкого, главного инженера Белгород-Днестровского МТП.

Для участников выездного заседания КМТИ Ассоциации "УКРПОРТ" была организована экскурсия по территории ГП "Херсонский МТП" и обзорная экскурсия по акватории порта, где их с мощностями, технологиями и работой предприятия ознакомил В.В. Огиренко, главный инженер Херсонского МТП. Вторую экскурсию по ЧАО "Южмормонтаж" и ознакомлению с производственной базой провел генеральный директор предприятия И.С. Гибадуллин.



Бизнес-окружение: текущие угрозы и перспективы рынка автоперевозок

Постоянная работа с грузовладельцами, экспедиторами и перевозчиками дает совершенно четкие основания для оценки реальной ситуации на рынке грузовых автоперевозок. И я (Владимир Ратушняк — ред.) должен вам сказать, что размышления мои и моя критическая оценка наших суровых реалий не всегда безрадостные. Есть хорошие примеры. Но самое неприятное, нет нормального развития отрасли. Нет той динамики, которая могла бы быть, даже с учетом всех сложностей, как экономических, так и политических. Мы отстаем и наше отставание в развитии отрасли нарастает. В этой статье, давая сегодня оценку развития рынка автоперевозок, хотелось бы остановиться на наших сильных и слабых сторонах, определив возможные перспективы развития рынка.



➤ СИЛЬНЫЕ

Есть действительно сильные игроки, есть профессиональные команды, есть даже хорошие объекты логистической инфраструктуры, есть классные специалисты… И это очень хорошо. Но общая картина совсем не такая. Как вы понимаете, общая оценка рынка немножко проще. Вы можете возразить, что так должно быть, и на рынке всегда есть лучшие, и, конечно же, есть середнячки, ну и, наверное, должно быть немножко места для откровенных слабаков и аутсайдеров. Да, согласен. Рынок не может быть однородным. Но вопрос, собственно, в другом. Вопрос в том, как чувствуют себя на рынке профессиональные игроки (и не обязательно лидеры), за счет чего они удерживают свои рыночные позиции, каким образом им удается конкурировать и получать хорошие заказы, когда на рынке есть масса откровенно дешевых (демпинговых) предложений? Чтобы решить этот непростой ребус, необходимо, для начала, ответить на вопрос, а что же собственно является самым важным в транспортном бизнесе? Ответ на поверхности — все крутится вокруг груза. Ради него, любимого, и функционирует вся индустрия. И все должны, просто обязаны, о нем заботиться… А теперь предлагаю ответить на второй достаточно банальный вопрос, а какие последствия утраты или повреждения груза? Вы, уважаемые читатели, знаете ответ на этот вопрос лучше меня, потому что это главный вопрос для транспортной и складской логистики, это главный вопрос вашего бизнеса. А оказывается, что вопрос не в знании, а в готовности логистического провайдера (я специально не пишу перевозчика) компенсировать убытки. Вот именно здесь начинается самое интересное, и об этом можно писать много и приводить конкретные кейсы, которыми изобилует судебная практика. Но если обобщить практику и попытаться системно оценить ситуацию, то оказывается, что мы не имеем определения субъекта (оператора) транспортного рынка. У нас есть отдельно перевозчики, отдельно склады, отдельно экспедиторы, даже есть посредники и агенты. И для всех и каждого нашлось не только определение, но соответствующее регулирование. А субъектов рынка нет. А если нет, то каким образом урегулировать вопросы допуска, вопросы лицензирования, вопросы квалификационных требований, вопросы ответственности и т.д. Тут в самый раз написать о Соглашении Украина—ЕС в разрезе транспорта и указать список Директив и Регламентов ЕС, которые подлежат имплементации. На эту тему уже было несколько моих публикаций. Как оказалось, все (в том числе народные депутаты) любят говорить о европейском законодательстве, но проект Закона "О приведении законодательства Украины в сфере автомобильного транспорта в соответствие с актами Европейского Союза" до сих пор не проголосован. Таким образом, когда наступит светлое будущее и вступят в силу новые законодательные нормы европейского образца, никому неизвестно. А повседневную работу и выполнение заказов никто не отменял.

➤ УДИВИТЕЛЬНОЕ РЯДОМ

Технологии меняются очень быстро. Это касается не только IT сектора но и технологий транспортировки, хранения, упаковки, перегрузки и т.д. Вместе с ними должны обновляться и правила ведения бизнеса. Такими "правилами" в нашем случае являются нормативные акты КМУ и профильного министерства. О законах мы вкратце упоминали выше, поэтому уделим немного нашего внимания подзаконным актам. Похоже, что в Министерстве инфраструктуры понимают проблему несоответствия устаревшего регулирования современным требованиям и предпринимают робкие шаги в этом направлении, пытаются работать над обновлением регуляторной базы. Но, к нашему сожалению, процесс — это еще не результат. Нужно понимать, что не все зависит от министерства, важную роль играет КМУ, но роль министерства чрезвычайно важна.

Правила перевозок грузов автомобильным транспортом утверждены министерством в далеком 1997 г., причем необходимо обратить внимание, что идеология документа отражает реалии периода развитого социализма, когда хлеб возили хлебовозками, а селедку бочками. Были робкие попытки внести точечные правки в документ, но кардинально изменить документ за весь почти 20-летний период так и не удалось.

Еще один важный для отрасли подзаконный акт — это Устав автомобильного транспорта, стыдно писать, но он Украинской ССР датирован 1969 г. за подписью В. Щербицкого. Этот документ также очень сильно попахивает нафталином, но формально действующий и есть практика его применения судами в настоящее время, и практика эта достаточно противоречивая.

➤ СЛАБОЕ ЗВЕНО

Все бы ничего, но целая отрасль остается законсервированной. Такое "суперсовременное" регулирование приносит отрасли только проблемы и реальные убытки.

А если учесть то обстоятельство, что Украина практически открывает свои границы, и иностранные операторы постепенно будут напрямую конкурировать с национальными, выводы неутешительные. Нужна скорейшая реновация правил ведения бизнеса. Заинтересованы в таких изменениях логистические операторы, перевозчики и экспедиторы. Поскольку ни КМУ, ни профильное министерство до

настоящего времени не смогли внедрить такие изменения, то участники рынка, как напрямую, так и через свои отраслевые ассоциации и объединения должны лоббировать принятие новых правил работы.

➤ ПЕРСПЕКТИВЫ

Однако нужно учитывать, как говорится, всю остроту политического момента. Если за последние 20 лет не смогли изменить документ за подписью министра, то, наверное, сейчас это тоже не будет реализовано. Почему? Потому что приоритетом является работа над новым отраслевым Законом. Это первейшая задача министра и он не может провалить эту работу. То же самое можно сказать и в отношении главы правительства, он не сможет сейчас работать над Уставом автотранспорта, потому что это двадцатый его приоритет, он должен работать над принятием и имплементацией нового Закона. Таким образом, какое-то, и наверное достаточно продолжительное время, нам все еще придется работать в реалиях старого и допотопного регулирования.

➤ СОВЕТ ПОСТОРОННЕГО

Что можно порекомендовать в такой ситуации. Единого рецепта нет. Но есть набор определенных правил. Я бы хотел озвучить некоторые из них. Работайте по правилам. Тщательно проверяйте своих контрагентов, как заказчиков так и подрядчиков. Не работайте по одностраничным договорам-заявкам. Разработайте и внедрите хорошие договоры, которые содержат подробную регламентацию всех бизнес-процессов, а также четко регулируют вопросы ответственности. Помните, что законодательство лимитирует ответственность в международных перевозках и не лимитируют ответственность во внутренних перевозках. Разработайте и утвердите внутренние правила и процессы. Если вы не доверяете государственным судам, подчините рассмотрение спора третейским судам. Не беритесь за "очень выгодные" заказы/перевозки. В условиях кризиса никто не платит высокую цену. Если вам ее предлагают, на то есть основания.

РАТУШНЯК Владимир, юрист-международник
ЮК "Альянс Ратушняк и Партнеры"



Тенденции развития авиаинфраструктуры в Европе и Украине



6.10.2016 г. в Киеве в рамках выставки UITT состоялся международный форум "Аэроконгресс-2016", организованный Ассоциацией "Аэропорты Украины" ГА. В мероприятии приняли участие представители украинского правительства, Мининфраструктуры, Госавиаслужбы, Киевской горгосадминистрации, аэропортов и авиакомпаний, а также предприятий, работающих в авиаотрасли.

В целом форум собрал около 250 участников из Украины, Литвы, Грузии, Азербайджана, Польши, Турции, Латвии, Болгарии, Словении, Швейцарии, Германии, Франции, США, Китая.

Главными темами обсуждения в рамках Аэрокогресса стали: международный опыт развития аэропортов, использование новейших технологий, спецоборудования и спецтехники в аэропортах, потенциал развития авиаперевозок из региональных аэропортов Украины, эффективное сотрудничество туризма и авиации.

Это третий подобный форум, который проводится Ассоциацией. В то же время, по мнению ряда участников мероприятия, в т.г. Аэроконгресс получился намного ярче, чем в предыдущие годы, в т.ч. благодаря участию в нем гендиректора Международного Совета Аэропортов Европы (ACI Europe) Оливье Янковеца.



Открывая форум, вице-премьер-министр Украины Владимир Кистион отметил, что Украина переживает очень непростое время — аннексия Крыма, военная агрессия со стороны РФ на Востоке, в результате чего наша страна утратила более 30% экономического потенциала, тем не менее авиаотрасль на протяжении 2016 г. демонстритует стабильный рост объема выполнения работ. Также он выразил мнение, что отмена визового режима с Евросоюзом, а также подписание соглашения об открытом небе с ЕС откроют дополнительные возможности развития авиаотрасли. "Надеюсь что в ближайшее время этот вопрос будет решен", — заявил он.

Со своей стороны замминистра инфраструктуры Д. Роменский поблагодарил организаторов "за создание профессиональной дискуссии по вопросу аэропортов, а также проблем их развития". "В последнее время мы наблюдаем тенденцию развития региональных аэропортов... региональные аэропорты имеют большой потенциал развития", — подчеркнул он.

Также Д. Роменский напомнил, что уже принята Государственная программа развития аэропортов до 2023 г. "Данной программой предполагается привлечение инвестиционных средств от частных инвесторов, из местных бюджетов и использование других кредитных ресурсов для развития аэропортов. Привлечение данных средств будет осуществлено после создания госпредприятия, которое... будет аккумулировать средства для развития аэродромов. В настоящее время ведется работа по определению эффективных путей развития программы, в т.ч. использованию европейского опыта", — сообщил замминистра.

Кроме того, Д. Роменский отметил, что недавно было принято постановление КМУ, в соответствии с которым ответственным за реализацию Программы определено Госагентство инфраструктурных объектов, и "уже в т.г. правительством планируется выделение средств на развитие аэропортов".

На просьбу представителей аэропортов рассказать более подробно о создаваемом предприятии Д. Роменский сообщил: "Мининфраструктуры работает над процедурой по созданию такого предприятия..., когда оно будет создано, более конкретной информации нет. Сейчас отрабатываются все возможные варианты. Один из них — создание такого предприятия на базе "Украэроруха". Второй вариант — это создание ГП, на баланс которого будут переданы ВПП, а также содержание этого предприятия за счет соответсвующих сборов. Эти вопросы еще в стадии отработки".

Как заявил В. Кистион: "В Украине достаточно много региональных аэропортов, которые в настоящее время находятся в коммунальной собственности и до сих пор неэффективно используются, хотя и здесь имеется определенный прогресс в том, что региональные аэропорты таких городов, как Винница и Черновцы, возобновили свои регулярные перевозки, а аэропорт "Ривне" обслуживает чартерные рейсы". В этой связи вице-премьер-министр призвал "органы местного самоуправления обратить на ситуацию внимание и искать соответственный финансовый ресурс и инвесторов для улучшения и приведения к соответствующему техническому состоянию объектов, которые в настоящее время являются объектами коммунальной собственности".



О состоянии дел на европейском рынке авиапревозок в своем выступлении остановился гендиректор ACI Europe О. Янковец. При этом он сравнил динамику пассажирских перевозок на рынке стран Евросоюза и стран, которые не входят в это объединение.

По словам О. Янковеца, в период с 2008 г. по 2015 г. лидирующий рост в основном показывали страны, не входящие в ЕС (в частности, среди них Турция, Грузия). В 2015 г. динамика роста изменилась — рынок Евросоюза стал лидером, рос более агрессивно, в то время как рынок стран не Евросоюза замедлил свой рост (главным образом из-за геополитической ситуации в России).

Также существенные изменения произошли в ТОП-20 европейских аэропортов. Например, если в 2008 г. аэропорты Лондона ("Хитроу"), Парижа ("Шарль-де Голь"), Франкфуркта, Амстердама и Мадрида были в ТОП-5, то на данный момент "Мадрид" покинул пятерку лидеров.

"Анализируя ТОП-20 европейских аэропортов, которые показали хороший рост, мы видим многие турецкие и... российские аэропорты, вошедшие в этот рейтинг (они не были в ТОП-20 до 2008 г.). И особенно впечатляющий рост показал аэропорт "Сабихи Гечхен" в Стамбуле — он был 81 европейским аэропортом по пассажиропотоку в 2008 г., а по данным на 2015 г. по трафику он вырос до 14 места в Европе. Т.о., мы видим феноменальный рост в Турции", — отметил О. Янковец.

Говоря о прогнозах по пассажирским перевозкам в целом на год, гендиректор ACI Europe был очень осторожен в оценках. По его словам, взрывы в Брюсселе некоторым образом повлияли на пассажироперевозки. "Но все-таки мы видим, что перевозки в Европе держатся на хорошем уровне, несмотря на изменения в



России и инциденты в Турции. Это очень позитивный момент", — констатировал О. Янковец. Также он сообщил, что "в июне—июле т.г. наблюдался рост пассажиропотока на несколько процентов".

"В настоящее время мы видим позитивный толчок — экономика развивается, цены на топливо находятся на низком уровне — т.е. все факторы для увеличения уровня пассажиропотока есть. Но мы все же чувствуем, что на новых (для авиакомпаний — **ред.**) рынках есть определенная неуверенность — геополитическая напряженность между Европой и другими странами", — заявил О. Янковец.

Также он уточнил, что два основных аэропорта в Европе — в Брюсселе и в Стамбуле — в 2015 г. "попали под теракты и это конечно окажет громадное влияние на данные аэропорты".

Затрагивая финансовую ситуацию в европейских аэропортах, О. Янковец сообщил: "У нас были очень хорошие цифры роста за последние 2 года, мы должны отметить, что финансовые показатели европейских аэропортов растут".

Что касается авиакомпаний, то он подчеркнул, что в последнее время наблюдается ряд банкротств. Кроме того, прослеживается тенденция консолидации авиакомпаний. Говоря об Украине, гендиректор ACI Europe выразил мнение, что хотя в Украине до сих пор сложная ситуация (как геополитическая, так и экономическая), он видит "чудесные перспективы для развития украинской авиации". При этом О. Янковец подчеркнул важность подписания соглашения об "открытом небе" Украины с ЕС.

По словам О. Янковеца, территориальный спор между Великобританией и Испанией по поводу Гибралтара оказывает пагубное влияние на весь европейский рынок авиации, его экономический рост и создание рабочих мест в отрасли. Подписание соглашения могло бы придать дополнительный импульс развитию европейских аэропортов. Европейское отделение Международной ассоциации аэропортов призывает Еврокомиссию как можно быстрее решить вопрос Гибралтара ввиду значимости авиасектора для развития экономики.

В продолжение выступления О. Янковеца советник гедиректора ACI Europe, экс-менеджер Еврокомиссии по вопросам экономического регулирования аэропортов Жерар Борель рассказал об аспектах законодательства ЕС, регулирующего деятельность аэропортов ЕС, а также об опыте его внедрения в других странах.

В. Кистион подчеркнул: "Мне очень приятно, что здесь представители ACI. Мы расчитываем на опыт специалистов ACI в адаптации нашего украинского законодательства к европейским стандартам".

Членами ACI Europe являются более 500 аэропортов в 45 европейских странах. В 2014 г. аэропорты-члены Ассоциации обработали более 90% коммерческих воздушных перевозок в Европе.

Интересным был доклад Гедиминаса Альмантаса, гендиректора компании Lietuvos oro uostai (Литовские аэропорты), в котором он поделился опытом своей страны по оптимизации организации работы аэропортов. Как отметил докладчик, в настоящее время в Литве имеется 3 аэропорта, которые объединены в одну компанию. "Ранее они были самостоятельные, и для такой маленькой страны, у которой меньше 3 млн чел. населения, — это слишком много. Я бы предпочел, чтобы это был один аэропорт (как это было сделано в Риге) вместо трех, что создает сложности. Но по разным причинам было принято другое политическое решение", — отметил Г. Альмантас.

По его словам, в Литве решили, чтобы сделать аэропорты конкуренстоспособными, они не должны конкурировать между собой — должен быть единственный владелец — государство. До этого литовские аэропорты теряли деньги, а аэропорт Паланги "практически приходил в разрушение, потому что он был просто банкротом".

В настоящее время "Вильнюс" используется как главные воздушные ворота страны; он показывает хороший рост пассажиропотока. Каунасский аэропорт используется как лоу-кост аэропорт (в 2010 г. авиакомпания Ryanair открыла в Каунасском аэропорту первую в Восточной и Центральной Европе базу — ***ред.***). "Паланга" очень маленький региональный аэропорт, но также успешно работает.

Г. Альмантас считает, что "в условиях либерализации неба, когда на рынок придет очень жесткая конкуренция", без сотрудничества аэропортам не обойтись. И украинским аэропортам также может понадобиться объединенная политика — то, как аэропорты будут сотрудничать даже на уровне одной страны. "Вам в первую очередь придется задуматься над этим", — отметил он.

По словам Г. Альмантаса, после того, как аэропорты объединили в одну компанию, приоритетами стали улучшение авиасообщения внутри страны, а также то, чтобы выполнять как можно больше полетов. При этом, чем больше авиакомпания летает, тем лучшие скидки она получит. Например, если авиакомпания выполняет полеты в один из литовских аэропортов, она может рассчитывать на скидку в 10% со стороны аэропорта, если в два — 20% (в каждом аэропорту) и соответственно 30% — если компания летает сразу в три аэропорта.

За 1 полугодие 2016 г. общий пассажиропоток аэропортов Литвы составил 2,2 млн пассажиров (+14,6% к 1 полугодию 2015 г.). По данным Lietuvos oro uostai, наибольший рост числа пассажиров отмечается в аэропорту Паланги — за 1 полугодие 2016 г. аэропорт обслужил почти 97 тыс. пассажиров (+53%).

На втором месте оказался Вильнюсский аэропорт, где общий пассажиропоток вырос на 15% и достиг почти 1,8 млн пассажиров. Третью позицию занял Каунасский аэропорт, услугами которого в т.г. воспользовалось на 20 тыс. пассажиров больше, чем годом ранее.

2015 г. для компании Lietuvos oro uostai был рекордным: аэропорты Литвы обслужили 4,2 млн пассажиров и осуществили 50 тыс. рейсов.



В марте т.г. на литовское взморье начали летать самолеты Wizz Air, Ryanair и LOT Polish Airlines. В апреле пассажиропоток в "Паланге" увеличился на 85%.

Слияние также вызвало дополнительный эффект — литовские аэропорты превратились из устаревших "инфраструктурных операторов", просящих финансирование и субсидии из госбюджета, в современную и самодостаточную корпорацию, ориентированную на клиентов и использующую деловой подход к управлению аэропортами.

Что касается идеи, которую пытаются реализовать в Украине по созданию компании, управляющей аэродромами, Г. Альмантас отметил: "Я слышал об идее отделения аэропортовой инфраструктуры от аэропортов. Мое отношение к этому абсолютно негативное… Аэропорт — это единое целое и... аэропортовый менеджмент должен принимать решения о всех процессах, происходящих в аэропорту, а также об их развитии. Если выделить аэродромы... это создаст много внутренних проблем в аэропорту. Их придется решать вместо того, чтобы фокусироваться на чем-то другом".

Советник губернатора Одесской области, экс-топ-менеджер Управления аэропортов Грузии (United Airports of Gergia) Ираклий Насидзе поделился опытом, как проходило привлечение частных инвесторов в аэропорты этой страны. "Моя миссия в Украине состоит в том, чтобы помочь Одесскому аэропорту внедрить концессию. Но сегодня я буду говорить об опыте Грузии — т.е. о государственно-частном партнерстве (ГЧП). Этот опыт показал, как приватизацию нужно провести в аэропортах, какие ошибки могут при этом возникнуть и в чем цель приватизации", — начал свое выступление докладчик.

По его словам, последние 10 лет были очень успешными для грузинских аэропортов. В 2015 г. пассажиропоток аэропортов страны увеличился на 20% по сравнению с 2005 г. и при этом рост пассажиропотока продолжается. "Это результат экономического роста, экономических реформ по либерализации рынка, по вложениям инвестиций и по облегчению бизнес-отношений в соседними странами. Была осуществлена полная либерализация рынка — мы очень своевременно подписали соглашение с ЕС, что позволило нам привлекать новые авиакомпании на рынки. И, конечно же, совершенствование инфраструктуры, которое продолжается в настоящее время", — отметил И. Насидзе. Также он уточнил, что с 2005 г. в Грузии было построено 4 новых аэропорта.

"В 2005 г. в условиях очень бедной экономики после революции, в условиях коррупции у правительства не было денег, никто не мог вкладывать сотни миллионов долларов в аэропорты, и мы подумали, что их можно приватизировать и передать управление аэропортами частному сектору. На тот момент 28% аэропортов во всех странах мира находилось уже в частных руках, и мы хотели сэкономить правительству деньги. В результате было подписано соглашение с турецким перевозчиком", — сообщил он.

Компания TAV airports holding управляет аэропортами в Хорватии, Грузии, Македонии, Тунисе, Саудовской Аравии и Турции, в т.ч. Стамбульским аэропортом им. Ататюрка.

Как отметил И. Насидзе, на первых порах все шло неплохо: было построено 2 совершенно новых терминала в Тбилиси и Батуми, в Грузию пришли 30 новых перевозчиков, запущены полеты по 40 новым направлениям. Однако проблемы возникли позже: в 2009 г. правительство Грузии начало обвинять инвестора в том, что он полностью монополизировал все аэропорты страны и что он дает работать только турецким операторам, а это сильно сказывается на цене авиабилетов и на работе авиаотрасли страны в целом. От турецкого TUV airports holding потребовали, чтобы он пересмотрел свои высокие аэропортовые сборы, а скандал с турецким оператором вышел на международный уровень. Пока шли разбирательства, власти Грузии решили построить еще один — полностью новый аэропорт, который составит конкуренцию близлежащему аэропорту и заставит его оператора повлиять на цены (так был построен Кутаисский аэропорт).

В 2014 г. правительство Грузии выставило иск против турецкого оператора за плохое состояние ВПП в Тбилиси, был проведен международный аудит, который дал резко отрицательное заключение. На переговоры с TAV по изменению контракта и поиску уступок и по нахождению тех недостатков, которые возникали еще с 2005 г., ушло 2 года (2013—2015 гг.).

"Что все же я хотел бы отметить — до приватизации нужно подумать… и создать график, как будет развиваться аэропорт. Вы должны видеть, что каждая часть этого графика хорошо продумана — все, что происходит в аэропорту, должно быть расписано по отдельному проекту, по отдельному менеджеру проекта и должно приносить прибыль экономике страны. И любое изменение в менеджменте и передаче в частные руки должно быть взвешено. Потому что в Тбилиси все были настолько вдохновлены, считали, что настолько быстро и легко достигнут своих целей, что забыли о долгосрочной перспективе... Тбилисского аэропорта... К счастью, война с турецким оператором закончилась, новое соглашение будет подписано (и это будет хорошо разработанная, намного улучшенная версия концессии). В нем будет отражено, каким будет план развития, новый терминал и новая ВПП. Проблема была решена, но с большими усилиями", — подчеркнул И. Насидзе.

В завершение своего выступления И. Насидзе отметил: "Концессия, приватизация, конечно же — это один из вариантов и везде это может решаться по-своему... в настоящее время большинство аэропортов в мире управляются и руководятся правительством или его структурами и компаниями. Приватизация в этом секторе все же продолжается... Процесс будет продолжаться и развиваться и он придет в Украину. Будем рады, если Украина не повторит наших ошибок в будущем".

КОРНИЛОВА Татьяна



Лоукост- и классические авиакомпании меняются бизнес-моделями

Делить перевозчиков на бюджетных и традиционных становится все менее актуально. Популярные сегодня лоукост-авиакомпании понемногу расширяют перечень предоставляемых услуг, предлагая своим клиентам дополнительный сервис. В то же время авиакомпании-флагманы, желающие повторить успех бюджетных конкурентов и соответствовать глобальному тренду гибридизации бизнеса, вводят более низкие тарифы.

Еще в 2012 г. американский перевозчик Delta Air Lines одним из первых "пошел на уступки" тренду и запустил базовый эконом-продукт, который в первую очередь направлен против прямых конкурентов — лоукост-авиакомпаний Frontier Airlines и Spirit Airlines. И, как показало время, такая стратегия оправдала себя.

В 2015 г. компания American Airlines также последовала этому примеру. "50% наших доходов мы направляем на то, чтобы увеличить свою долю на рынке. Популярность лоукост-перевозчиков обязывает нас пересмотреть собственную стратегию", — признается президент American Airlines Скотт Кирби. А Джим Комптон, финансовый директор авиакомпании United Airlines, намекнул, что "большая тройка" американских перевозчиков (American Airlines, Delta Air Lines и United Airlines) готовится к экспансии в бюджетном сегменте уже к концу этого года. Индийская Jet Airways и британская British Airways тоже задумались над успехом крупнейшей лоукост-авиакомпании Ryanair и предприняли действия для повышения лояльности своих пассажиров. В марте 2016 г. бюджетный гонконгский перевозчик HK Express выпустил видео "Плати за себя, а не за других", в котором сделан акцент на главном преимуществе лоукостеров перед традиционными авиакомпаниями — их гибкости.

"Все больше людей предпочитают не платить за ненужные им услуги, которые предлагаются им по умолчанию. Но бизнес-модель бюджетных авиакомпаний предполагает экономию именно за счет того, что каждый пассажир платит только за то, что ему действительно необходимо", — комментирует Алексей Муровцев, директор компании "Амадеус Украина".

В 2016 г. этот тренд подхватила и Украина. Крупнейший перевозчик страны, компания "МАУ", активно внедряет дополнительные сервисы, которые не являются частью самой перевозки. С помощью технологии Amadeus Ancillary Services "МАУ" уже предлагает своим клиентам такие опции, как предоплата за багаж, перевозка несопровождаемых детей, перевозка животных в салоне самолета и в качестве зарегистрированного багажа. Amadeus и "МАУ" продолжают активное сотрудничество с целью расширения данного списка.

"Лоукост-перевозчики первыми показали, что пассажиры не всегда рады системе all-inclusive. Я убежден, что путешественники по всему миру выбирают лоукост-авиакомпании не только из соображений экономии, но и желая подстроить под себя предлагаемый им классический "конвейерный сервис", — поясняет Алексей Муровцев.

В свою очередь, акклиматизируясь под тренды, бюджетные компании тоже обновляют свои предложения. Лидер бюджетных перевозчиков компания Ryanair представила в этом году тариф Leisure Plus, адресованный отнюдь не постоянным клиентам с ограниченным бюджетом, на которых перевозчик построил свою изначальную стратегию и свое имя. А Wizz Air прошлым летом ввела пакетное предложение с новым перечнем дополнительных услуг. В компании увидели спрос на дополнительный сервис и поспешили предоставить его пассажирам.

Amadeus поддерживает Airline Ancillary Services в центральной системе для большинства авиаперевозчиков украинского рынка. Помимо "МАУ", в этом списке также AirFrance, KLM, Lufthansa, "Австрийские авиалинии", Swiss, AirBaltic и другие. Именно мерчандайзинг сейчас является абсолютным must have украинского рынка пассажирских авиаперевозок, о чем свидетельствует рекордный рост продаж дополнительных услуг в 2016 г. — он составил невероятные 88%.





Черноморский транспортный форум — развиваемся сообща

19—21 октября 2016 г. в Одессе состоялся "Международный Черноморский Транспортный Форум‘2016", который в очередной раз стал площадкой для общения специалистов транспортной сферы, представив новые технологии, оборудование и выяснив проблемы транспортников и пути их решения.





КУРС НА ИНВЕСТИЦИИ И МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

В этом году на форум съехалось более 250 компаний из Украины, Австрии, Германии, Швейцарии, Литвы, Польши и других стран, заинтересованных в инвестициях и сотрудничестве с украинскими транспортными компаниями. Спектр мероприятий Форума был широк, объединив в себе международную специализированную выставку "ТрансРэйл Украина'2016", специализированную выставку "Коммерческий и муниципальный транспорт'2016", 13-ю Международную выставку по судоходству, судостроению и развитию портов "Одесса'2016" и 19-ю международную конференцию "Развитие рынка транспортных услуг в Украине в условиях интеграции в Европейскую и международную транспортные системы".

Открывая 19-й Международный Черноморский транспортный Форум, советник заместителя министра инфраструктуры Украины Орест Плотица отметил, что главные усилия транспортников направлены на привлечение грузопотоков и инвестиций для осуществления современных проектов. А для этого нужно создавать приемлемые условия.

О ПРОБЛЕМЕ ПРОПУСКА В МОРСКИХ ПОРТАХ УКРАИНЫ

Обзор нынешней ситуации в морской индустрии провел исполнительный директор Ассоциации портов Черного и Азовского морей (BASPA) Георгий Токман, заявив, что Украине еще многое предстоит сделать, чтобы привлечь грузопотоки.

"Из всех стран Черноморского бассейна система пропуска в морских портах Украины является наиболее сложной и затруднительной, что тормозит развитие грузоперевозок, — отметил директор BASPA. — Завоз импорта из Китая в Украину происходит через прибалтийские порты, хотя страна имеет все преимущества для развития транспортных перевозок. В Румынии и Болгарии стараются соответствовать требованиям Евросоюза и значительно упростили оформление документов. Поэтому в рамках организации ОЧЭС разработан комплекс мероприятий по вопросу трансчерноморских перевозок". Г. Токман предложил обратиться к Президенту и Премьер-министру Украины, чтобы решить эти проблемы.

Вместе с тем вице-президент Ассоциации портов Украины "УКРПОРТ", советник АО "ПЛАСКЕ" Василий Зубков отметил, что Украина достигла значительных успехов в развитии транспортной отрасли, благодаря реформированию. Проведение дерегуляции в портах поломало диктатуру контролирующих органов, заставив работать по европейским стандартам. Внедрение проекта "Единое окно" позволило объединить участников всего процесса и устранить недостатки, связанные с человеческим фактором: теперь все контролирующие службы обязаны обрабатывать данные по контейнеру без контакта с клиентами. В связи с этим время обработки контейнера сократилось. Документы о грузе подаются, когда судно еще находится в море — за 24 часа до прибытия в порт. Еще до постановки судна к причалу службами определяются виды контроля. Комиссия на борт, как в прежние времена, не поднимается. Проводится только погранконтроль, и в случае необходимости проверка санэпидемслужбой. Благодаря реформированию, удалось побороть систему поборов экологической инспекцией: требования экологов к балласту были в 10 раз строже, чем к питьевой воде!

Система электронного контроля позволила фиксировать прохождение контейнера и контролировать, кто препятствует этому. Кстати, как отметил Василий Зубков, на сегодня задержка груза по вине экспедиторов случается в 5 раз чаще, чем по вине таможни. "Благодаря нововведениям, привлекательность украинских портов значительно возросла. Но есть еще ряд проблем, которые нужно решать, — отметил В. Зубков. — В первую очередь, это портовые сборы, которые в Украине в 2 раза выше, чем в портах Черноморского бассейна и в портах Средиземного моря. На совете паромных переправ мы предложили снизить портовые сборы на паромное сообщение, чтобы развивать направление морского китайского "Шелкового пути". Но мы столкнулись с противоречиями. В большинстве портов мира государство дотирует морскую отрасль. У нас же еще и 75% прибыли забирает в форме дивидентов, помимо уплаченных налогов. Естественно, что о снижении портовых сборов пока говорить не приходится, — подытожил советник АО "ПЛАСКЕ". — В то же время мы уже сделали рывок: осваиваем направление через Черное и Каспийское моря на Китай. Со строительством новой ж/д в Казахстане транспортный маршрут стал короче на 1000 км и сравнялся с российским транспортным маршрутом на Китай. Единственное, мы еще уступаем по тарифам… Мы успешно развиваем проект Восточного партнерства. На западной границе Украины перегрузочными терминалами оборудованы 10 станций. Мы имеем возможность везти груз по единой транспортной накладной без переоформления в Польшу, откуда товар расходится по всей Европе.

Все это сказывается на росте грузооборота. Если по импорту мы еще в минусе, и транзит упал с 60 млн т в 2007 г. до 10 млн т, то выигрываем по экспорту. В прошлом году украинские порты перегрузили 32,5 млн т за счет зерновых культур и железорудного сырья. В этом году ожидаем более 35 млн т. По контейнерным перевозкам Украина заняла лидирующее место по перевалке груженых контейнеров. Наши порты научились стаффировать зерно, уголь, подсолнечное масло в контейнеры. За счет этого мы и лидируем, — уточнил Василий Зубков. — У нас есть все преимущества для развития, главное — действовать сообща вместе с государством и бизнесом!".



ПОЧЕМУ УКРАИНЕ НУЖНА МОРСКАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ

Мистер Патрик Анвроин, эксперт по морским вопросам, сделал скайп-доклад, в котором объяснил необходимость выполнения Украиной европейских стандартов, чтобы организовать качественное транспортное сообщение между странами региона Черного моря. По его мнению, контроль за их соблюдением должна обеспечивать Морская администрация, как это обеспечивается в США, на Филиппинах и других странах.

Вопрос о создании Морской администрации и судостроении в Украине поднял президент Ассоциации судостроителей Украины Виктор Лисицкий, напомнив, что в Украине нужно создать целостный кластер морской индустрии и сформировать системное видение развития важнейшего конкурентоспособного преимущества нашей экономики.

"Поэтому так важно создание Морской администрации — координирующего органа власти, который будет заниматься развитием отрасли. Практически на самом дне сегодня оказалось судостроение Украины. Хуже было только в 1944 г., — заявил специалист. — Имеющиеся производственные мощности используются только на 8%. При том, что отечественные конструкторы способны насытить новыми проектами целую программу судостроения. А сегодня работают на иностранные компании. В 2015 г. Херсонский судостроительный завод построил два буксира, киевский завод — два бронированных катера для ВМС Украины, Черкасская судостроительная верфь "Орион" — два земснаряда. Как позитив, можно отметить ССЗ "НИБУЛОН", который стабильно строит буксиры и баржи для своего флота, а также николаевскую верфь "Артель ЛТД", которая спускает на воду прогулочные теплоходы".

На конференции были представлены плюсы государственно-частного партнерства, при котором частный бизнес строит суда, прокладывает ветку железной дороги. И в то же время высвечены проблемы взаимоотношений на примере Азовского судоремонтного завода, где государство подняло арендную плату, не приняв во внимание сложности развития предприятия.

БУДУЩЕЕ ЗА НОВЫМИ ТЕХНОЛОГИЯМИ

На конференции большое количество докладов было посвящено технологическим новинкам, которые предлагались к внедрению. Инновационные предложения в портовой перегрузке поступили от Украинского центрального проектно-конструкторского бюро "Стапель", которое предложило к использованию сотовые плавучие плоты — комплекс мобильных перегрузочных платформ с собственными складскими емкостями-трюмами и перегрузочным оборудованием. Как отметили специалисты бюро, множественная установка таких плавучих платформ формирует причальную линию-фронт, что удешевляет стоимость по сравнению с гидротехническим строительством аналогичного причала.

Испытательная лаборатория "Захид-Инос" представила инновационный ассортимент топливных присадок, которые улучшают качество судового топлива.

А глава правления Альянса "Новая энергия Украины" предложил агрегат, который преобразует волновую энергию в энергию вращения вала электрогенератора и винта двигателя судна.

Отечественные производители заявили, что готовы поставлять качественную продукцию и обновлять подвижной состав. Так, директор государственного предприятия "Украинский НИИ вагоностроения" Анатолий Донченко сообщил, что ПАО "Крюковский завод" освоило современные электро- и дизель-поезда, которые по уровню комфорта не уступают подвижному составу передовых стран мира. Ряд транспортных предприятий могут обновить свой подвижной состав, если на это будет воля государства и соответствующие условия. Это даст возможность сохранить инженерный состав предприятия и развивать собственное машиностроение в Украине.

Интерес участников конференции вызвал доклад об Информационной системе портового сообщества (ИСПС), которая способствует упрощению процедур торговли и ускорению перемещения товаров за границу. ИСПС минимизирует бумажный документооборот, сокращает время на каждой операции путем предоставления участникам транспортного и грузового процесса оперативной, корректной и легитимной информации. Проект внедрен и апробирован в Одесском порту.

Об оптимизации бизнес-процессов с помощью программного комплекса "Арт:Порт" рассказал Сергей Артеменко, директор франчайзинговой компании, предложив установку программы в стивидорных компаниях, морских зерновых терминалах, на элеваторах.

Прорывом для Украины была названа программа европейской сертификации, которая позволит подготовить менеджеров украинских компаний в соответствии с европейскими стандартами и в будущем выйти на европейский рынок.

Конференция помогла увидеть ситуацию транспортного рынка Украины, обменяться мнениями и наладить сотрудничество по внедрению новых технологий. А также способствовала объединению транспортников для решения вопросов, которые требуют изменения в законодательстве, создания Морской администрации и продолжения осуществления политики дерегуляции, которая даст Украине возможность развития и экономический рост.

ИЩУК Инна



Анализ современных проблем международного морского контейнерного судоходства и пути их решения

В последнее время в международном морском контейнерном судоходстве наблюдается значительный спад активности, вызванный главным образом снижением темпов развития экономики Китая и, соответственно, объемов выработки экспортируемых им товаров, транспортировка которых осуществляется преимущественно с использованием контейнеров.

Кстати, в предыдущие годы импорт из Китая обеспечивал до 40% морских контейнерных перевозок.

Указанное обстоятельство непосредственно влияет на размер ставок фрахта контейнерного флота, стремительно и неуклонно снижая их.

Хорошо известный участникам рынка морских перевозок индекс Baltic Dry в начале текущего года достиг своего наименьшего значения — 290 пунктов с 1985 г. и свидетельствовал о том, что положение дел ухудшилось достаточно серьезно по сравнению с началом 2014 г., когда он составлял более 2000 пунктов.

Возможно ситуация не была бы настолько плохой, если бы не существенное перенасыщение рынка предложением свободного тоннажа со стороны судовладельцев. При этом во внимание следует принимать не только суда, находящиеся в эксплуатации, но также те, которые заказаны и строятся, что не дает оснований для оптимизма в отношении улучшения состояния мирового рынка морских контейнерных перевозок в ближайшие годы. Современное состояние рынка морских контейнерных перевозок является этапом, следующим за периодом его стремительного развития, которому способствовали дешевые кредиты, а также устойчивый и достаточно высокий спрос на фрахтовом рынке, что повлекло почти двукратное увеличение объема мирового флота в течение 2010—2013 гг.





По оценкам аналитиков, пик этого спада еще не пройден, а его негативные последствия для владельцев контейнеровозов могут превзойти даже последствия мирового финансового кризиса 2008 г.

ПЕРВАЯ КРУПНАЯ ЖЕРТВА РЫНОЧНОЙ БОРЬБЫ

Первой крупной жертвой указанных обстоятельств стала одна из крупнейших южнокорейских судоходных компаний HANJIN SHIPPING, которая входит в ТОП-10 мировых компаний, занимающихся контейнерными перевозками.

С долгами более $5 млрд ее санация кредиторами и акционерами признана нецелесообразной, положение — безнадежным, и в августе текущего года она объявлена банкротом.

Вследствие этого события около 170 морских судов (примерно 100 контейнеровозов и 70 балкеров), которыми оперирует HANJIN SHIPPING, оказались в положении заложников, заключающемся в том, что администрация морских портов запретила им осуществлять заход, опасаясь неуплаты портовых и иных сборов, а также стоимости услуг, которые будут предоставлены в портах. При этом стоимость грузов, находящихся на этих судах, по оценкам специалистов, составила около $14 млрд.

Каждый из участников рынка ищет свой собственный выход из этой ситуации. Так, например, китайские судоходные компании CSCL и COSCO, которые контролируют соответственно 3,5% и 4,3% рынка контейнерных перевозок, осуществили слияние, образовав COSCO CONTAINER LINES, что позволило за счет эффекта масштаба и экономии на операционных издержках снизить себестоимость услуг. Мировой лидер морских контейнерных перевозок APM-MAERSK также пытается преодолеть снижение ставок фрахта за счет эффекта масштаба, вводя в действие, начиная с 2016 г., контейнеровозы вместимостью более 18000 TEU. Однако такой выход есть только у достаточно крупных участников рынка, а для большинства он недоступен.

Существенность изменений на рынке фрахтования можно проиллюстрировать на примере судна класса PANAMAX, ставка фрахта которого в сентябре 2016 г. составила примерно $4,5 тыс. в сутки, при том, что в январе 2015 г. она составляла $15 тыс. При этом, учитывая себестоимость эксплуатации судов такого класса, которая превышает указанную ставку фрахта, усматривается экономическая нецелесообразность их использования в указанных условиях.

В такой ситуации распространяется практика эксплуатации так называемых "зомби судов", ставки фрахта которых нерентабельны и покрывают только проценты, начисленные на одолженный судовладельцем капитал, увеличивая, таким образом, конкуренцию на рынке и демпингуя его, что еще больше ухудшает состояние фрахтового рынка.

Кроме того, в июне т.г. открылся расширенный Панамский канал, позволяющий проход по нему судов класса CAPESIZE; высвободились еще 25 судов класса PANAMAX, которыми оперировала HANJIN SHIPPING, все это еще сильнее углубит кризис в сфере морских контейнерных перевозок.

ПОИСК ПУТЕЙ ВЫХОДА ИЗ СИТУАЦИИ, ГРОЗЯЩЕЙ КРИЗИСОМ

В указанных условиях для многих судовладельцев единственным выходом остается консервация судов на длительное время или их продажа на металлолом. Причем, сравнивая с предыдущими периодами спада в отрасли, усматривается, что условия реализации как первого, так и второго сценария ухудшились. В первом случае это ухудшение связано с тем, что современные суда оснащаются электронным оборудованием, которое в течение длительного времени простоя может прийти в неработоспособное состояние. А во втором — с увеличением объемов выпуска стали Китаем, что привело к удешевлению металлолома с $500 в 2015 г. до $300 в т.г. за 1 т чистого веса. Информация, предоставленная Лондонским судовым брокером Braemar ACM, наглядно подтверждает то, что в текущем году на металлолом было сдано 126 судов вместимостью 429500 TEU, в то время как в предыдущем году было сдано только 60 судов вместимостью 116500 TEU.

Затяжной характер кризиса лишит небольших судовладельцев надежды не только на получение дохода, но и на покрытие расходов, связанных с фрахтованием судов или обеспечением их текущих расходов. В связи с этим они начали фиксировать убытки и уходить с рынка, распродавая суда на металлолом, или, в лучшем случае, с огромным дисконтом.

Как свидетельствует история мирового финансового кризиса 2008 г., в такой период широкое распространение получает практика неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств, как правило, в сфере расчетов за полученные услуги или приобретенное имущество, в том числе в связи с банкротством должника, нередко на умышленно созданных основаниях. Мошенники, понимая необходимость для судовладельца уменьшить размер убытков, обычно предлагают ему цену чуть выше, чем средняя рыночная, при этом, не имея намерения оплачивать ее полностью, осуществляя только авансирование. Действуя таким образом, они, как правило, приобретают функционирующие судна по цене меньшей, чем стоимость металлолома.

В общем можно заметить, что простые классические методы поиска путей предупреждения кризисных ситуаций показали свою неэффективность.



ПОИСКИ НОВОЙ ПАРАДИГМЫ

Прежде всего, стало очевидным, что морская экономика — это часть мировой экономики, поскольку морская хозяйственная деятельность имеет поистине интернациональный характер и универсальный мировой масштаб, так что без понимания глобальной экономической среды невозможно будет выработать пути разрешения конкретных экономических ситуаций и нащупать способы организации стабильного развития, в том числе и морской экономики.

Шокирующий кризис 2008 г. подтолкнул прогресс экономической науки, в частности, была разработана концепция "4U", суть которой сводится к тому, что современная парадигма экономического развития нестабильна потому, что несправедлива и антидемократична.

4U — это неустойчивость (unsustainable); несправедливость (unfair); нестабильность (unstable); антидемократичность (undemocratic). Вот мировыми учеными-экономистами и выработаны несколько принципов, внедрение которых может дать ответ на вызовы, брошенные человечеству глобализацией. Глобализация экономики таит в себе колоссальный потенциал, правильное использование которого может принести действительно стабилизацию развития, а перекосы — огромные кризисы и проблемы. Вот эти принципы:

1. Рынки должны глубоко интегрироваться в системы управления национальной экономики.
2. Демократическое управление должно быть, прежде всего, организовано в рамках национальных политических образований.
3. Дать возможность проявлению плюрализма.
4. Страны имеют право защищать свои собственные интересы, правила и финансовые институты.
5. Страны не имеют никакого права навязывать свои финансовые институты и модели регулирования другим странам.
6. Международные экономические соглашения должны создать правила для управления взаимодействием среди национальных институтов.
7. Недемократические страны не могут рассчитывать на те же права в международном экономическом сообществе, как и демократические.

Разумеется, к этим принципам необходимо осмысленное, даже критическое, отношение. Это позволит развивать их дальше и воплощать в нормы международного общения. Ведь кризисное состояние современной глобальной экономической и международной правовой систем стало очевидным. Таким образом, можно констатировать, что нынешний этап в развитии международного права практически исчерпан, и оно нуждается в серьезном реформировании.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Современная глобальная экономическая и правовая парадигма, сложившаяся после окончания Второй мировой войны, доказала свою несостоятельность на этом этапе своего развития. В XXI в. человечество подвергается все тем же испытаниям, которые имели место и в прошлом. Это видно как в экономической и социальной, так и политической, военной и правовой сферах.

Экономический кризис 2008 г. явился весьма длительным и глубоким. Разразившиеся военные кризисы на Ближнем Востоке и в Украине, а также спровоцированные ими миграционные кризисы не показывают перспектив их разрешения. Механизмы, содержащиеся в Уставе ООН, продемонстрировали свою неэффективность. А признаки надвигающегося кризиса в морской экономике — это лишь сигнал, показывающий реальность грозящей глобальной дестабилизации. Таким образом, исключительно специальные морские мероприятия не смогут оказать радикального оздоравливающего эффекта, в том числе и на морскую экономику.

В то же время, опыт правового развития в последние века дает основания для оптимизма.

Опыт реформирования международного права после Тридцатилетней войны в Европе, Первой и Второй мировых войн показывает, что если по этим вехам отслеживать развитие международного права, то очевидной становится тенденция усиления как справедливости, так и эффективности международного права. Хотелось бы надеяться, что реформирование международного права будет идти и в дальнейшем в тех же направлениях: рост как справедливости, так и эффективности международного права. Причем, становится все более и более очевидным, что эти характеристики международного права теснейшим образом взаимосвязаны.

Уже имеются примеры нового подхода в международном правовом регулировании, ярчайшим из которых является Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 (MLC). Казалось бы, эта Конвенция не вводит каких-то принципиально новых правил, а только кодифицирует уже существующие. Однако эффект от вступления в силу MLC оказался огромным. Можно сказать, что в одной отдельно взятой отрасли мирового хозяйства победил социализм. Кстати, мы активно консультируем по вопросам реализации положений MLC, в частности, связанным с арестом судов за нарушение норм MLC.

СЕЛИВАНОВ Михаил, юрист
Interlegal, Международная юридическая служба
ЛЕБЕДЕВ Вячеслав, консультант
Interlegal, Международная юридическая служба



Опыт эксплуатации портового оборудования при перегрузке зерновых грузов

Херсонский морской торговый порт расположен на правом берегу Днепра, в 15-и милях от его устья. Режимная территория порта — земельный участок площадью 13,6 га, проектная мощность составляет 3,25 млн т в год, навигация осуществляется в течение всего года.

С момента своего основания, предприятие специализируется на переработке навалочных, генеральных и тарно-штучных, а также лесных грузов. В связи с "уходом" грузопотока лесных грузов несколько лет назад и снижением грузоперевалки некоторых генеральных грузов, порт начал наращивать объемы переработки агрохозяйственных и пищевых грузов.

В 2013 г. в Херсонском порту был построен и введен в эксплуатацию зерновой перегрузочный комплекс пропускной способностью 0,2 млн т в год, который имеет возможность накапливать 11,2 тыс. т зерновых грузов. Прирост по зерновым и хлебным грузам в Херсонском морском порту за 9 месяцев 2016 г. составил 117 тыс. т (увеличение на 64%) в сравнении с аналогичным периодом 2015 г.; перегрузка зерновых составляет более 40% всего количества переваливаемых грузов.

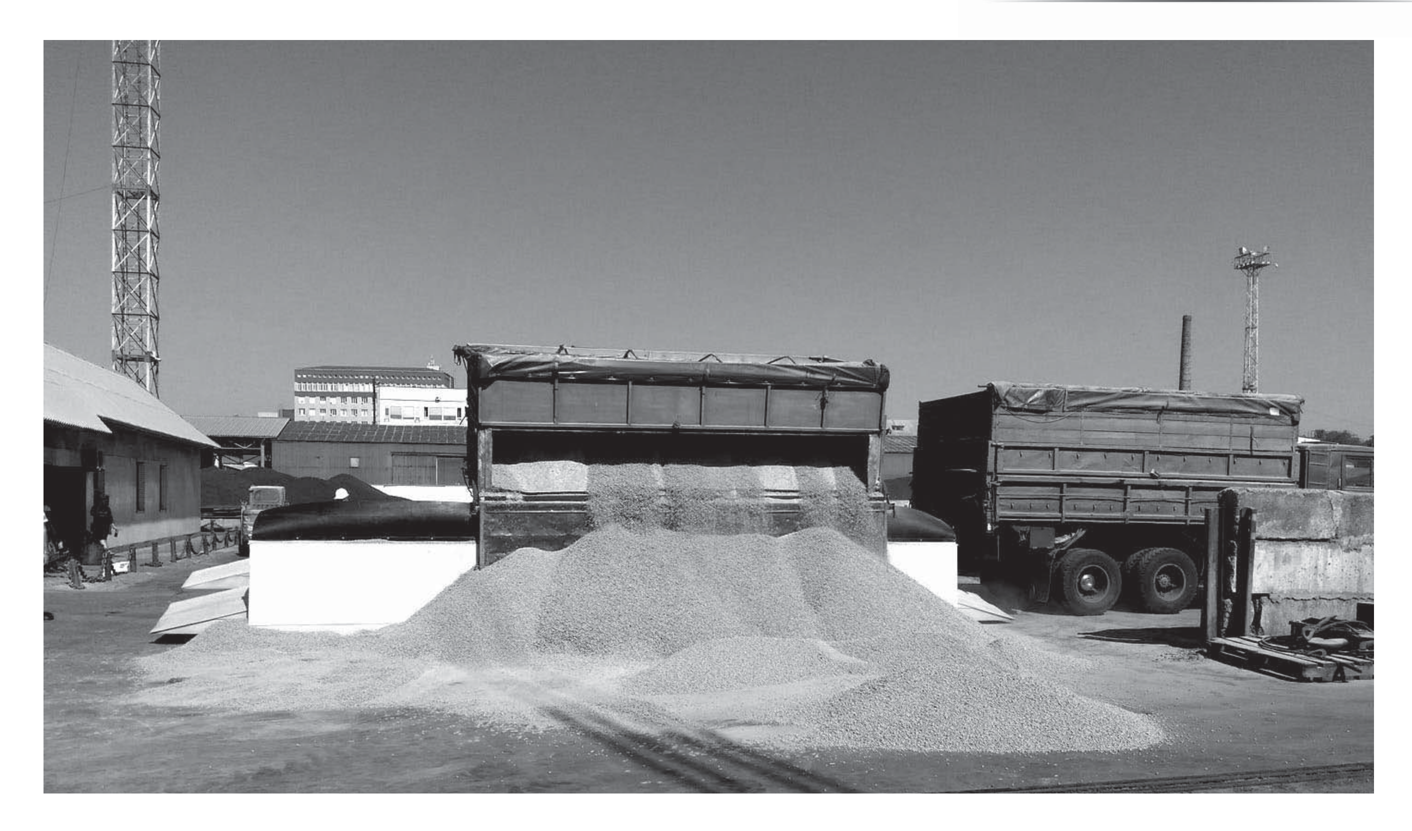
Херсонский морской порт располагает складскими площадями: открытые — 38,6 тыс. $м^2$, закрытые — 15,2 тыс. $м^2$, а также перегрузочной техникой: портальными кранами грузоподъемностью 5—10 т — 14 ед., плавучими кранами грузоподъемностью 15—150 т — 6 ед., различными средствами малой механизации — 86 ед. Износ портального оборудования составляет 73%, средств малой механизации — 60%. Портовое хозяйство подлежит замене и модернизации, но учитывая экономическую нестабильность в стране и спад показателей грузоперевалки практически во всех украинских морских портах, не всегда есть возможность у предприятия приобрести дорогостоящее перегрузочное оборудование.

"Зерновые грузы (пшеница, кукуруза, ячмень) и продукты пищевой переработки (шрот подсолнечника и соевый, комбикорм, кукурузный корм, пивная сечка и т.д.) являются одними из основных в Херсонском морском порту. Количество пищевых грузов растет, и пакет заявок у нас сейчас в 2 раза выше, чем те объемы, которые мы можем хранить, склады забиты, — отметил главный инженер ГП "Херсонский МТП" Владимир Огиренко. — Для накопления и перегрузки зерновых, пищевых грузов и продуктов их переработки, предприятию пришлось использовать напольные склады общего назначения, при этом мы столкнулись с определенными трудностями: малый объем единовременного хранения груза, из-за широкой специализации подпорные стенки складов составляли менее 2-х м в высоту и не могли нести боковую нагрузку; низкая производительность загрузки склада в связи с устаревшей технологией обработки грузов; высокая себестоимость доставки груза с тыловых складов к причалу для погрузки на судно.

Для решения этих проблем мы произвели реконструкцию трех тыловых крытых складов, с увеличением подпорной стенки до 2,5 м, была увеличена высота выгрузки существующего передвижного конвейера до 7,4 м. Данные мероприятия позволили увеличить количество единовременно хранимого груза в тыловых крытых складах в 1,5—2 раза".

В связи со значительным увеличением объема перевалки зерновых и пищевых грузов в Херсонском морском порту в последние годы, увеличилась доля грузов, доставляемых грузовыми автомобилями. Однако большая часть подобных автомобилей, доставляющих в порт зерно, не способна к саморазгрузке. "Наш порт использовал все доступные средства для их выгрузки, однако это требовало задействования значительного количества техники и занимало продолжительное время, — продолжает В. Огиренко. — Нами было рассмотрено несколько путей решения снижения себестоимости выгрузки подобных автомашин — это и приобретение автоопрокидывателя, и монтаж стационарной эстакады с электрическим или гидравлическим приводом. Но в





связи с необходимостью наличия нескольких точек выгрузки автомобилей для удобства загрузки складов был выбран оптимальный вариант — использование эстакады для выгрузки грузовых автомобилей. Данная эстакада доставляется на место производства работ с помощью вилочного автопогрузчика г/п 16 т. Этим же погрузчиком производится подъем одной стороны эстакады с автомобилем, в результате чего производится высыпание груза из кузова. Отбойный щит эстакады позволяет без засыпания колес покинуть автомобилю эстакаду сразу после ее опускания.

Ввод в эксплуатацию достаточно простого мобильного и технологичного устройства позволил значительно повысить производительность выгрузки автомобилей не способных к самовыгрузке, а также заметно снизить себестоимость при работе с зерновыми, пищевыми грузами и продуктами их переработки. Наш принцип — если мы не можем построить что-то крупное, но должны увеличить скорость погрузки/разгрузки, то это у нас получается за счет нехитрых конструкций, механизмов.

Для транспортировки пищевых грузов с тыловых складов на причал во время погрузки судна используются грузовые автомобили МАЗ. Поскольку удельный погрузочный объем данных грузов достигает ок. 1,5 м^3/т, то грузоподъемность автомобиля использовалась не полностью. Для устранения этого недостатка было принято решение об увеличении борта грузовых автомобилей, что в результате позволило сократить в 1,8 раза количество рейсов при сохранении достигнутой производительности. При погрузке вместо грейферов используем ковши вместимостью 7,5 м³. Кран, который раньше брал 1,5—2 т, делает один цикл и выгружает 7—8 т. Мы поставили свой местный рекорд — 5,5 тыс. т шрота погрузили за одни сутки.

Также на данный момент была произведена реконструкция тыловых складов № 3 и № 4 с возможностью подачи зерновых грузов с помощью транспортеров в бункеры точек выгрузки автомобильного и железнодорожного транспорта. Данное мероприятие позволит производить погрузку судна без использования технологии с применением автотранспорта и портальных кранов — используя транспортеры и судопогрузочную машину зернового перегрузочного комплекса.

Произведен капитальный ремонт с установкой более мощных двигателей станции разгрузки вагонов в складе № 5, которая ранее была построена для выгрузки химических удобрений и находилась в плачевном состоянии. Это повысило производительность выгрузки зерновых из вагонов в склад № 5 более чем на 10% и снизило простои из-за постоянных внеплановых ремонтов, которые наблюдались ранее. Темп выгрузки вагонов довели до паспортных характеристик 250 т/ч, что в два раза быстрее прежнего — вагон выгружается за 15—20 мин. В ближайшее время планируется реконструкция рефрижераторного склада, с установкой в нем стационарного конвейерного оборудования".

Опыт переоснащения и увеличения возможностей техники, с внедрением технических и технологических новшеств для перевалки грузов в отдельно взятом, в данном случае Херсонском морском порту — яркий пример для руководства и технического персонала украинских портов как вариант модернизации оборудования и экономии средств на своем предприятии.

Подготовил БОХАН Сергей





Александр Олейник: С вводом в строй зернового терминала клиентов Мариупольского порта ждут приятные "бонусы"

В Украине ежегодно растет сбор и экспорт зерновых. Во многих портах, в частности Большой Одессы, появляются новые мощности по перевалке и хранению зерновых грузов. В этом году Мариупольский порт также заявил о собственном проекте создания зернового терминала. О том, что подвигло приазовцев на такое решение, а также о перспективах будущего терминала в Мариупольском порту беседовали с директором Мариупольского МТП Александром Олейником.



— Александр Александрович, чем была вызвана необходимость строительства зернового терминала в Мариупольском порту?

— В ходе военных действий на Донбассе серьезным разрушениям подверглась железнодорожная инфраструктура региона. В результате мы оказались отрезаны от наших традиционных грузовладельцев на севере области — металлургических комбинатов, глиняных карьеров и угольных шахт. Тогда очень остро встал вопрос диверсификации грузопотоков и привлечения новых грузов взамен утраченных. Когда мы начали всесторонне изучать эту проблему, то решение пришло практически сразу же. Украина является вторым в мире экспортером зерна. И на сегодняшний день при объеме экспорта зерновых до 32—35 млн т в год, специалисты на ближайшие 20 лет прогнозируют как минимум двукратное увеличение экспорта этих грузов, то есть до 70 млн т в год. По мнению экспертов и участников рынка, рост производства зерновых культур, несомненно, произойдет за счет повышения их урожайности. А значит, для обеспечения хранения и экспорта таких объемов зерновых понадобятся дополнительные портовые терминалы.

— Но в Украине и так практически ежегодно вводятся в строй новые мощности по перевалке зерновых. Будет ли обеспечена загрузка Мариупольского зернотерминала в условиях такой жесткой конкуренции?

— Дело в том, что большая часть зероперевалочных мощностей сосредоточена в Одесском и Николаевском регионах (около 57% и 25% соответственно). А в Азовском регионе на данный момент фактически существует всего два комплекса — Бердянский ЗПК "Новая Хортица" и "Укртрансагро" (ООО СРЗ, Мариуполь), а также мощности, предназначенные для погрузки зерновых по прямому варианту в Мариупольском и Бердянском портах. С ростом экспорта зерновых увеличивается и фактическая пере-



валка этих грузов в портах Азовского региона. В цифрах она составила 1,2 млн т за 2012 г., 1,4 млн т за 2013 г. и 2 млн т в 2014 г. При этом экспортный потенциал областей, тяготеющих к портам Азовского моря, составляет в настоящее время порядка 3—4 млн т зерновых грузов в год. При наличии в Мариуполе специализированного комплекса с конкурентоспособной экономикой мы сможем переключить на себя грузоотправителей из Харьковской, Луганской, Донецкой, Днепропетровской и Запорожской областей. Таким образом, объективная перспектива экспорта зерновых через Мариупольский порт специалистами ГП "ММТП" оценивается на уровне не менее 2,0—2,5 млн т в год, что как раз и соответствует мощности нашего будущего терминала.

— *Какие Вы видите способы доставки зерна в Мариупольский порт?*

— Наш терминал является универсальным, соответственно и клиенты Мариупольского МТП будут иметь возможность выбора между железнодорожным и автотранспортом. При перевозках зерна автотранспортом налицо ряд преимуществ: оперативность, возможность доставки прямо с поля при уборке и конкурентная стоимость при условии транспортного плеча до 300 км. В случае доставки на дальние расстояния железнодорожный транспорт является более экономически выгодным, но он менее оперативен. К тому же сейчас в Украине имеется дефицит специализированных вагонов-зерновозов. Оборачиваемость этих вагонов достаточно низкая из-за загруженности на других железных дорогах и припортовых станциях. Тем не менее, отмечу, что при перевозках зерновых через Мариуполь оборачиваемость специализированных вагонов может вырасти в несколько раз. И это также выгодное конкурентное преимущество.

Мы предусматриваем возможность приема зерновых одновременно с обоих видов транспорта с интенсивностью не менее 240 автопоездов в сутки и от 50 до 100 полувагонов в сутки. Также при приемке грузов с каждого вида транспорта в проекте рассматривается возможность одновременной выгрузки грузов двух типов, либо грузов разного качества. Лаборатория зернового комплекса по определению качества груза будет непрерывно обеспечивать весь процесс по приему груза со всех видов транспорта и его дальнейшую отгрузку на суда.

— *Каковы основные характеристики будущего зернового терминала?*

— Его годовая перевалочная мощность составит 2 млн т грузов с возможностью единовременного хранения 131,1 тыс. т зерна. С учетом неравномерности подачи зерновозов мощность по приему зерна с автотранспорта составит 9 тыс. т в сутки, а с железнодорожного транспорта — 4,5 тыс. т в сутки (с учетом скорости маневровых работ). Мощность по загрузке судов зерном составит 2 тыс. т в час. Также для наших клиентов будут предусмотрены и дополнительные "бонусы", которые существенно повысят привлекательность данного зернового терминала. Так, в терминал будет интегрирована зерносушилка мощностью 3 тыс. т в сутки (а эта услуга достаточно редкая для украинских портов). Далее, за территорией порта будет создан демпферный накопитель автотранспорта с собственной экспресс-лабораторией. Это позволит предварительно накапливать парк автозернововозов, оперативно осуществлять пробоотбор и существенно сокращать время простоя автотранспорта в ожидании подтверждения качества груза. И как я уже говорил, будет реализована возможность одновременной приемки грузов с каждого вида транспорта и одновременной выгрузки грузов двух типов, либо грузов разного качества.

— *Строительство такого терминала потребует серьезных инвестиций. Планируете ли привлекать инвесторов?*

— Действительно, финансовые вложения потребуются немалые. По оценкам специалистов, проект обойдется примерно в 800 млн грн. Поэтому мы и приняли решение строить терминал в две очереди. На первом этапе будем вкладывать исключительно собственные средства, заработанные за предыдущие годы. А ко второму этапу планируем привлечь серьезного инвестора. Надеюсь, что к этому времени военные действия на Донбассе перейдут от режима ведения огня к режиму конструктивных переговоров. Это положительно повлияет на инвестиционный климат в регионе. Более того, когда в июне этого года в Мариуполе проходил аграрный форум, то не только отечественные, но и зарубежные логисты и аграрии проявляли живую заинтересованность в нашем проекте, поскольку наш город является очень перспективным с точки зрения логистики. Мариуполь расположен в узле транспортных развязок, а через наш порт — самый глубоководный порт Украины на Азовском море — зерно может отгружаться во все страны мира. Так что при стабилизации ситуации в регионе, полагаю, у нас будет реальный шанс привлечь надежного инвестора.

— *Понятно, что специализированный зерновой терминал — это перспективный проект. А насколько активно сейчас Мариупольский МТП работает с зерновыми грузами?*

— Сейчас в Мариупольском порту зерно переваливается по двум технологиям: с использованием саморазгружающихся контейнеров по прямому варианту и грейферов. "Изюминкой" технологии с использованием контейнеров является то, что перед подходом судна груженые зерном контейнеры уже находятся на складе порта. При подходе судна начинается выгрузка контейнеров, и в это же время машины-контейнеровозы становятся на поток к элеватору. Это значительно увеличивает скорость погрузки судна и сокращает затраты грузоотправи-



телей, поскольку с учетом разгрузки время нахождения автотранспорта в порту может составлять всего 20—25 мин.

При использовании грейферов перегрузка производится практически прямым вариантом: зерно на складских площадках не задерживается, и как только грузовой автомобиль выгрузился, портальный кран специальным грейфером берет зерно и высыпает в трюм судна. Себестоимость использования портальных кранов в 3 раза ниже себестоимости плавкранов (которые ранее задействовались в погрузке зерна). В дополнение порт может принимать грузовые автомобили любых типов, и нет необходимости создания дорогостоящих разгрузочных эстакад. Это напрямую влияет на сокращение затрат грузоотправителей, которые воспользовались данной технологией. Сейчас суточная норма перевалки составляет до 2,5 тыс. т, но она может быть и выше с учетом постоянного подвоза зерна.

В цифрах же за 9 месяцев 2016 г. мы перевалили 286,8 тыс. т зерновых, что составило 195,6% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года. В Украине стабильно растет экспорт зерновых, параллельно растет и доверие грузоотправителей к умению Мариупольских портовиков обращаться с зерновыми грузами. Так что с вводом специализированного комплекса по перевалке зерновых мы, несомненно, будем привлекать новых клиентов и увеличивать перевалку этих грузов.

Беседовал
РОМАНЕНКО Георгий

Согласно данным украинского Госкомстата и *АПК-информ* производство зерновых культур в нашей стране за последние годы характеризуется уверенным ростом.

Валовой сбор зерновых и зернобобовых в Украине

Наименование	2012/2013 гг.	2013/2014 гг.	2014/2015 гг.	2015/2016 гг.
Валовой сбор, тыс. т	46216,0	63050,0	63859,0	59091,0
в т.ч. пшеница	15763,0	22279,0	25708,0	22279,0
кукуруза	20961,0	30950,0	28497,0	30950,0
ячмень	6936,0	7562,0	9046,0	7562,0
рожь	677,0	638,0		638,0
прочее	1879,0	1621,0	608,0	-2338,0
Потребление (продовольственное, кормовое, семена), тыс. т (%*)	27661,0 (59,9%)	30085,0 (47,7%)	28743,0 (45,0%)	26892,0 (45,5%)
в т.ч. пшеница	12236,0	12580,0	12055,0	11950,0
кукуруза	8215,0	10493,0	9950,0	8810,0
ячмень	5279,0	5050,0	4821,0	4410,0
прочее	1931,0	1962,0	1917,0	1722,0
Экспорт, тыс. т (%*)	22105,0 (47,8%)	32002,0 (50,8%)	35327,0 (55,3%)	33166,0 (56,1%)
в т.ч. пшеница	6845,0	9344,0	10909,0	13800,0
кукуруза	12721,0	19769,0	19500,0	15500,0
ячмень	2134,0	2470,0	4464,0	3500,0
прочее	405,0	419,0	454,0	366,0

** Примечание: данные без учета начальных остатков*

Валовой сбор зерновых и зернобобовых в потенциальных областях, тыс. т

Наименование	2012/2013 гг.	2013/2014 гг.	2014/2015 гг.
Валовой сбор в Донецкой, Луганской областях	2937,0	3589,1	2392,0
Расчетный экспортный потенциал	1404,8	1821,7	1323,3
Доля в валовом сборе всех областей, %	6,4%	5,6%	5,6%
Валовой сбор в Донецкой, Луганской, Харьковской областях	5653,0	8055,4	5795,3
Расчетный экспортный потенциал	2703,8	4088,6	3206,0
Доля в валовом сборе всех областей, %	12,2%	12,6%	13,5%





ООО "Морской специализированный порт Ника-Тера" является надежным предприятием, которое обслуживает клиентов на современном уровне

Компания оказывает услуги по перевалке, хранению, подготовке и отправке грузов с 2001 г. За это время "Ника-Тере" удалось положительно зарекомендовать себя в транспортной сфере и оправдать доверие клиентов.

С каждым годом предприятие усиливает свои позиции на рынке перевалки зерновых культур. Сегодня половину общего грузооборота составляет именно этот груз. Ориентация на перевалку зерна произошла после строительства в 2014 г. современного зернового терминала силосного типа, благодаря чему вместимость зернохранилищ компании возросла более чем в 5 раз.

На сегодня в состав зернового комплекса порта входят: 2 склада напольного хранения вместимостью по 40 тыс. т, зернохранилище силосного типа вместимостью 170 тыс. т, 2 причала длиной 600 п.м, 2 погрузочные машины производительностью по 1500 т/ч, участок сушки и очистки зерна, развитая транспортная инфраструктура.

Зерновой комплекс специализируется на перевалке зерновых и масличных культур.





"У порта существуют возможности для дальнейшего развития и привлечения новых видов грузов. Стабильный грузооборот и новый поток грузов становится возможным благодаря постоянному строительству и модернизации. Несомненно, вместе с этим улучшается и подход к работе с нашими клиентами. Наша задача — оправдать доверие, которое оказывает нам Клиент", — отмечает председатель общества "МСП Ника-Тера" Александр Гайду.





В Мининфраструктуры состоялся диалог менеджмента "Укрзализныци" с представителями агросектора

Министерство инфраструктуры Украины считает, что ПАО "Укрзализныця" должно в режиме онлайн публиковать информацию о наличии подвижного состава, тягового состава и топлива. Об этом сообщил министр инфраструктуры Владимир Омелян в ходе совещания по обеспечению ПАО "Укрзализныця" перевозок зерновых грузов и грузов металлургической промышленности.





"Со своей стороны, хочу обратиться к "Укрзализныце", чтобы в режиме онлайн, прозрачно публиковали имеющееся количество вагонов, имеющееся количество тяги, что происходит с "дизелем", чтобы не было спекуляций, плюс информацию о тех компаниях, которые у нас возят, и тех компаниях, которые у нас возили", — отметил В. Омелян.

Он также подчеркнул, что у главы правления ПАО "Укрзализныця" Войцеха Балчуна есть все полномочия на увольнение людей в системе ведомства, которых он считает причастными к коррупционным действиям.

"Саботажа, который является традиционным при заходе нового руководителя, больше не будет. Но мы надеемся на сотрудничество с бизнесом, чтобы мы не замалчивали те факты, которые неприемлемы, и говорили откровенно, где нужна помощь", — отметил В. Омелян.

Как отметил сам В. Балчун, все руководители "Укрзализныци" написали на его имя заявления на увольнение без указанной даты.

"И если будут подозрения относительно отсутствия интереса решения проблем в "Укрзализныце" или нечестности, то вопрос их увольнения будет решаться сразу, в течение одного дня", — говорит В. Балчун.

Председатель транспортного комитета Верховной Рады Ярослав Дубневич сообщил, что бизнесу с правительством нужно наработать совместные решения относительно вопросов в части грузоперевозок.

"Нужно поговорить и услышать представителей "Укрзализныци", потому как ведомство находится в тяжелом состоянии, и это не произошло за 1—2 месяца… Когда говорится, что есть недостаток вагонов, то нужно понять, что это не желание высшего руководства "Укрзализныци", чтобы эти вагоны где-то простаивали, а это вопросы, в первую очередь, к среднему звену железнодорожников, к локомотивщикам, вопросы к вагонам", — прокомментировал Я. Дубневич.

Также он подчеркнул, что бизнес не должен воспринимать вагоны как склады на колесах. Более того, Я. Дубневич пообещал, что временных руководителей, краткосрочно приходящих на руководящие должности в ПАО "Укрзализныця", больше не будет.

"Я обращаюсь к среднему звену сотрудников "Укрзализныци", руководителям департаментов: если вы думаете, что пришли временные люди, и они скоро уйдут — не надейтесь. Премьер-министр поддерживает правление "Укрзализныци", министр поддерживает, все мы вместе будем делать все для того, чтобы временные руководители на железной дороге закончились", — сказал он.

О ПРОБЛЕМАХ С ЗАПЧАСТЯМИ, ПОДВИЖНЫМ СОСТАВОМ И ПОСТАВКАМИ ТОПЛИВА

В ходе совещания председатель правления ОАО "Укрзализныця" Войцех Балчун охарактеризовал состояние отрасли, в котором она была в начале его работы, и рассказал о шагах, которые удалось сделать для стабилизации ситуации за последние четыре месяца.

"Укрзализныця" в последние 2—3 года начала пикировать вниз. В связи с отсутствием средств, уровнем рисков и другими нарушениями постоянно урезался бюджет. И критичным годом, особенно для моей команды, стал 2016 год", — сообщил В. Балчун.

Он также сообщил о том, что было в первом полугодии по вагонам, локомотивам и топливу.

"Говоря о работе "Укрзализныци", большее значение имеют не вагоны, а локомотивы… На 2016 год была установлена потребность в ремонте 200 локомотивов, но по плану ведомства в связи с разными ограничениями мы подали только 132 локомотива, а в первом полугодии т.г. было отремонтировано 18 локомотивов. Что касательно вагонов, то есть годовая норма ремонта вагонов, дабы содержать их в работоспособном состоянии, — это 37 тыс. вагонов нужно отремонтировать. В план ведомства мы заложили ремонт 19,35 тыс. вагонов. В первом полугодии т.г. мы отремонтировали 14,5 тыс. вагонов, фактически выполнив весь план по "Укрзализныце", — говорит В. Балчун.

Также, по его словам, есть много проблем, связанных с отсутствием запчастей, преимущественно для ремонта локомотивов.

"В первом полугодии было выполнено 37% от заключенных договоров. Более того, те производители, те поставщики, которые были выбраны на тендерах и которые были обязаны выполнять поставки (хотя тут присутствовали теневые схемы), не поставляли ведомству запчастей. Более того, в наших договорах поставки не было ни штрафных санкций, ни штрафных процентов за недоставку запчастей", — отметил он.

Кроме того, в первом полугодии, по словам В. Балчуна, в "Укрзализныце" была постоянная нехватка топлива.

"Приходилось одалживать топливо на очень жестких условиях — это был 1% от стоимости займа в день, а это 365% штрафных санкций в годовом выражении… Также мы застали забастовку в Донецком регионе, и из-за этого пострадала регулярность поставки угольной продукции. Пришлось перевести около 10 тыс. работников в новосозданный филиал, но мы не можем до конца вести учет их работы", — уточнил глава правления "Укрзализныци".

Также полтора года, по данным В. Балчуна, "Укрзализныця" несла затраты за содержание двух паромов в Одессе, тогда как "спрос на перевозки ими — огромный".

Говоря об изменениях, В. Балчун сообщил, что была изменена система содержания вагонов — перешли на их оценку не по возрасту, а по техническому состоянию.



"Если бы мы это не сделали, то до конца года остановилось бы 26 тыс. вагонов. Кроме того, вдвое увеличены планы ремонта вагонов, и в этом году на ремонт выделено дополнительно 862 млн грн., что позволит отремонтировать еще 10 тыс. вагонов… Также выделены средства на закупку одной тысячи вагонов, и уже в 2016-м украинские производители смогут поставить около 600 новых вагонов. Также предпринимаются шаги по реструктуризации производственных баз, в частности, 370 вагонов планируется изготовить на производственных мощностях "Укрзализныци". Из них первые новые вагоны будут поставлены до конца октября. Все эти шаги будут способствовать тому, что количество доступных вагонов будет увеличиваться", — рассказал глава правления "Укрзализныци".

Он отметил, что в 2016—2017 гг. "Укрзализныця" будет переходить на систему расчета пробега вагонов для оценки их состояния и будут увеличены межремонтные пробеги на 1 год.

"За счет этого ведомство получит дополнительно 4 тыс. вагонов в 2017 году. Вдобавок мы сейчас подходим к завершению процедуры для закупки 3 тыс. вагонов с ЕБРР", — говорит В. Балчун.

Глава правления "Укрзализныци" сообщил, что 120 локомотивов стоят из-за отсутствия бандажей, и до конца года остановилось бы еще 200 ед. из 2,1 тыс. локомотивов, которые пребывают в "Укрзализныце" в постоянной эксплуатации.

"В первом полугодии фактически не было поставок бандажей. Чтобы это изменить, мы ввели закупки через частные компании, и к концу года будут приобретены 3 тыс. бандажей. Кроме того, мы изменили технические условия их эксплуатации, что позволит дополнительно получить 40 локомотивов для работы. Также мы увеличили количество ремонтов локомотивов на наших предприятиях на 20 ед., за счет этого к концу года сможем запустить в работу еще 100 локомотивов", — рассказал В. Балчун.

Среди важных достижений ведомства В. Балчун также отметил стабилизацию положения в поставках топлива.

"Мы провели встречу с поставщиками, в том числе международными, которые раньше никогда не имели доступа на наш рынок. Изменили условия договоров займа горючего. Вместо больших штрафных санкций в размере 1% в день уменьшили их до 0,1%. В следующем году хотим ввести закупку топлива по формуле, а также работать над тем, чтобы иметь запас топлива минимум на 45 суток", — сказал председатель правления ПАО "Укрзализныця".

Он также сообщил, что сейчас идет модернизация направления на Мариуполь. Работы планируется завершить к 10 ноября, что позволит увеличить его пропускную способность. К концу октября менеджмент ведомства закончит подготовку новой стратегии подвижного состава. "Наша цель — иметь долговременные инвестиционные планы. Тот факт, что последний зерновоз "Укрзализныци" был куплен в 1993 году, свидетельствует, как отстают темпы обновления парка", — подчеркнул Войцех Балчун.

Председатель правления также сообщил о создании комплаенс-офиса, чтобы уменьшить количество негативных проявлений в компании. "Наши действия направлены на то, чтобы стабилизировать ситуацию в "Укрзализныце" и компания начала развиваться. Чтобы преодолеть негативные явления в отрасли, ожидаем поддержки от бизнеса. Мы открыты и готовы к диалогу", — заявил председатель правления.

ОБ ОГРАНИЧЕНИЯХ И ШТРАФАХ

В Мининфраструктуры также сообщили, что планируют ввести на период пиковой нагрузки временное или частичное ограничение на перевозки зерновых на короткие дистанции до 150—300 км. Об этом сообщил первый замглавы министерства Евгений Кравцов.

"С прошлого года… были введены меры относительно весового контроля, которые существенно повлияли на ситуацию относительно перевозок автотранспортом. С одной стороны, мы остановили вопрос, связанный с перегрузами на дорогах, с другой стороны — дополнительный груз "пошел" на "Укрзализныцю"… Поднимается вопрос в виде экстремальной меры на период пиковой нагрузки в аграрном секторе ввести временное ограничение или частичное ограничение на перевозки зерновых на короткие дистанции до 150—300 км. Это нужно, чтобы уменьшить нагрузку и подать вагоны на "длинное плечо". В ближайшее время должна пойти кукуруза, которая находится в большинстве своем в северных регионах Украины, потому необходимо, чтобы вагоны доходили до этих регионов, что на сегодня не всегда осуществляется", — отметил Е. Кравцов.

Также он отметил, что необходимо ввести автоматическую систему распределения парка подвижного состава и увеличить штрафные санкции за простой вагонов с грузом.

"Есть вопросы относительно того, что очень часто вагоны используются как склад, они приходят на станцию и сутки, двое или трое ждут отгрузки… Я понимаю, что на сегодня этот вопрос вряд ли связан с тем, что очень дешево держать груз на железной дороге как на складе, но с этим тоже нужно разобраться, увеличить единоразово штрафы за простой с грузом. Считаю, что очень много ситуаций с тем, что техника не отработана", — говорит Е. Кравцов.

Кроме того, он отметил, что нужно ввести санкции, когда компании заказывают и не используют вагоны.

РОСЛИК Инна



Вагоностроение Украины: в ожидании спроса

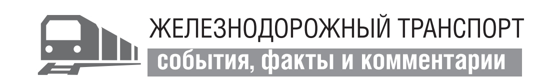
Единичные профильные контракты, диверсификация основного производства, остановка — таков ограниченный набор альтернатив, существующих сегодня для украинского вагоностроения. Однако этот расклад может кардинально измениться благодаря заказам "Укрзализныци", начинающей входить в новый цикл дефицита грузового вагонного парка.

В ПОИСКАХ СБЫТА

Состояние, в котором отрасль пребывала к началу текущего года, можно смело назвать драматическим — вагоностроители оказались в эпицентре геополитических потрясений (два из четырех предприятий-лидеров, Стахановский вагоностроительный завод (СВСЗ) и "Азовмаш", дислоцируются на востоке Украины) и без российских заказов (ранее составляли более 90% производственной программы украинского вагоностроения). За первый год геополитической нестабильности, 2014 г., выпуск вагонов упал вчетверо (с 24 до 6 тыс. ед.); в 2015 г. спад был уже шестикратным (до 1 тыс. ед.). Для отрасли, производившей на пике спроса свыше 50 тыс. вагонов в год, сложившееся положение стало, фактически, катастрофой. Совокупная выручка вагоностроителей в прошедшем году едва дотянула до $50 млн против пиковых $3 млрд. Рухнули объемы выпуска практически всех ведущих предприятий: "Днепровагонмаш" в 2015 г. снизил производство вагонов в 5 раз, Крюковский вагоностроительный завод (КВСЗ) — в 6 раз, "Азовмаш" — в 13. СВСЗ, оказавшийся в зоне, неподконтрольной Украине, прекратил профильную деятельность; попытки предприятия получить российские сертификаты и запустить производство остаются безуспешными.

Позитивным можно считать разве что малозаметное и новое для отрасли явление — укрепление позиций производителей, ранее находившихся на периферии выпуска и спроса. Такие предприятия, специализирующиеся, как правило, на технологически облегченной продукции (полувагонах), традиционно оставались "в тени" четверки лидеров-тяжеловесов, однако их удельный вес в отрасли достиг знакового рубежа — 50% совокупного отраслевого выпуска по итогам 2015 г. Круг таких производителей составили, главным образом, представители цикла ремонта и обеспечения комплектующими, освоившие строительство вагонов в период повышенного спроса — прежде всего, предприятия сферы государственного вагоноремонта, входящие в структуру "Укрзализныци" (ГП "Стрыйский вагоноремонтный завод", ГП "Дарницкий вагоноремонтный завод", ГП "Укрспецвагон"). "Вторая" группа стала играть все более заметную роль на фоне лидеров, теряющих объемы: если в 2012 г. доля "малых" составила 12% совокупного отраслевого выпуска, в 2013 г. — 17%, то в 2014 г. превысила 40%. По мнению украинских аналитиков, удержаться на рынке "малым" производителям помогают устойчивые связи с заказчиками (госпредприятия получают заказы от материнской компании в лице "Укрзализныци"; крупнейший вагонный оператор Украины, компания "Лемтранс", стабильно снабжала заказами аффилированный Попаснянский вагоноремонтный завод), а также демпинг (за счет меньших удельных расходов). Тем не менее, и этот сегмент оказался под прессингом экономических и геополитических сложностей: по итогам 2014 г. выпуск вагонов группой "вторых" производителей упал вдвое, в 2015 г. — в 5 раз. Попаснянский завод, оказавшийся на переднем крае боевых действий, прекратил работу.

Парадоксально, но до самого последнего времени сворачивание сбыта в Россию не изменяло фундаментальным образом структуру украинского вагонного экспорта — вплоть до окончания 2015 г. Россия не только удерживала безусловное лидерство по общим объемам закупок, но и стабильно первенствовала в наиболее массовых номенклатурных сегментах (полувагоны, цистерны, хопперы). Менялись разве что прочие страны, закупающие сходную вагонную номенклатуру. Так, в 2013—2014 гг. наибольшее количество цистерн закупали Россия и Казахстан; в 2015 г. среднеазиатский покупатель сменился — им стал Туркменистан. В 2013 г. партнерами России по закупкам хопперов выступали Туркменистан и Латвия, в 2014 г. к ним примкнул Казахстан; в 2015 г. группу покупателей составили лишь РФ и Литва. Наиболее устойчивой была география сбыта полувагонов — эта номенклатура находила спрос, фактически, у единственного покупателя — России. Таким образом,



удельный вес РФ в экспорте украинских вагонов оставался доминирующим и даже увеличивался: 2013 г. — 74%, 2014 г. — 72%, 2015 г. — 87%. Закупки вагонов российской стороной хотя и снижались, но оставались значительными: 15,1 тыс., 3,6 тыс., 1,8 тыс. ед. соответственно.

Иная картина складывается в текущем году — первом, когда Россия утратила свою доминирующую роль в вагонном экспорте (доля РФ по итогам 8 месяцев снизилась до 25%). Произошло это ввиду крупного, хотя и единичного заказа Туркменистана в адрес КВСЗ — 750 ед. (полувагоны и крытые в отношении 50%:50%). Этот контракт можно лишь отчасти считать прорывом, поскольку Украина получила лишь 50% от полного туркменского заказа объемом 1,5 тыс. ед. К тому же рынок этой республики уже хорошо освоен украинскими производителями — только за



период 2013—2015 гг. в Туркменистан поставлялись цистерны, хопперы, крытые вагоны (всего около 0,8 тыс. ед.). Россия же за 8 месяцев 2015 г. снизила закупки вдвое, хотя и удержалась в привычных сегментах — полувагоны, цистерны, хопперы. При этом по двум первым номенклатурам объемы закупок остались на уровне предыдущего года, тогда как хопперы оказались резко падающим сегментом (10-кратное снижение к январю—августу 2015 г.). По оценке украинских отраслевых экспертов, пестрота динамики отдельных номенклатур вагонного экспорта свидетельствует о сохранении рыночных приоритетов в политике российских закупок, что дает надежду вагоностроителям Украины на продолжение и, возможно, развитие торгового диалога с Россией. В таком случае можно ожидать сохранения ведущей роли России как импортера украинских вагонов, тем более, что прочие страны Пространства 1520 стабильно сворачивают закупки. Так, второй после России Казахстан резко уменьшает объемы: 2013 г. — 3 тыс. ед., 2014 г. — 0,9 тыс., 2015 г. — лишь 25 ед. Провальным стал текущий год — закупки Казахстана свелись к нулю. Снижают объемы Беларусь, Молдова, страны Балтии — направления, где и ранее заказы были ситуативными и фрагментарными.

Нет замены падающим рынкам и вне ТС, хотя правительство Украины усиленно инициирует соответствующие межгосударственные диалоги. Наиболее перспективным может стать рынок Ирана, где заявленная потребность в грузовом вагонном парке составляет не менее 35—40 тыс. ед. О желании выйти на данный рынок уже заявили "Азовмаш", КВСЗ и Стрыйский вагоноремонтный завод (последний — при поддержке Мининфраструктуры Украины). Однако "Восток — дело тонкое", и предварительное согласие, уже полученное "Азовмашем" (3 тыс. вагонов на сумму порядка EUR100 млн) далеко не означает конечного финансирования — как известно, Иран проводит многовекторную торговую политику, к тому же располагает собственными недозагруженными мощностями, нуждающимися в техническом перевооружении.

Осложняющим фактором выступает серьезно пошатнувшаяся отечественная экономика, что сказалось на работе фискальной, кредитно-финансовой и банковской систем — сфер, жизненно важных для материалоемкой и во многом все еще экспортоориентированной украинской вагоностроительной отрасли. Фактически, именно эти внутренние проблемы сорвали процессы разворота производителей к отечественному рынку, хотя надежды на него имелись: если экспорт по итогам геополитически стабильного 2013 г. снизился на 49,8% (до 20,5 тыс. ед.), то внутренняя реализация — лишь на 23,4% (до 4,6 тыс.). Сегодня внутренним резервом спроса остается, фактически, ограниченная номенклатура — вагоны-зерновозы, остро дефицитные на украинском операторском рынке, и предельно изношенные полувагоны "Укрзализныци". Как известно, правительство заявляло о намерении разработать меры господдержки отечественных производителей данной номенклатурной группы за счет привлеченных под госгарантии инвестиций в объеме 12,5 млрд грн. За эти средства планировалось приобрести 6450 полувагонов и 5400 зерновозов. Предполагалось, что под госгарантии будут привлекаться инвестиционные ресурсы будущих собственников вагонов, желающих участвовать в проекте. Обозначились потенциальные желающие участвовать в зерновой части проекта — крупные украинские сельхозпроизводители "Мироновский хлебопродукт" и "Укрлендфарминг", активно развивающие экспортную логистику. В самом деле, перспективы зерновозов в данном проекте правительства выглядели наиболее реалистичными ввиду стремления государства опереться на зерноэкспорт — поистине "золотую валюту" страны в нынешних сложных условиях. Что касается полувагонов, здесь, очевидно приоритетными видятся интересы крупного бизнеса, имеющего собственное мнение относительно рефор-



мирования железнодорожной отрасли и будущей смены собственности вагонного парка. Так, это могли бы быть компании, уже имеющие кэптивный ресурс (промышленная группа "СКМ", располагающая крупнейшим частным вагонным оператором Украины, компанией "Лемтранс"), а также пребывающие на стадии его формирования (британская Ferrexpo, владеющая крупнейшими украинскими горнорудными активами). Как известно, поставщиком вагонов для Ferrexpo выступал Стахановский ВСЗ, аффилированный с компанией и последовательно пополнявший ее парк. В планах партнеров фигурировало дальнейшее сотрудничество, однако оно было прервано на фазе заказа очередных 0,3 тыс. ед. В сложившихся внутренних условиях проект господдержки отрасли оказался без движения. Возможно, более реалистичным вариантом сможет стать идея, к которой уже приближались украинские вагоностроители, — создание кэптивных операторов, хотя в условиях, диктуемых "Укрзализныцей" (единый центр оперирования вагонами, наличие подведомственных вагонных операторов), такой бизнес обещает быть непростым. Тем не менее, о намерении войти в операторский бизнес в свое время заявляли две ведущие компании — "Днепровагонмаш" (передаваемая номенклатура — полувагоны, зерновозы, минераловозы) и "Азовмаш" (наливной парк). У вагоностроителей были планы и по созданию зарубежных "дочек", однако, поскольку рассматривался российский рынок, эта идея потеряла актуальность.

ВНУТРЕННИЙ РЫНОК: СТАРТ С НУЛЯ

Как неоднократно заявляли вагоностроители Украины, единственным выходом для отрасли в условиях сжимающегося внешнего спроса является развитие внутреннего, требующего, однако, определенной поддержки государства. Потенциал внутреннего рынка весьма велик: ввиду многолетних оттяжек "Укрзализныцей" обновления вагонного парка сегодняшний его износ достиг критических величин: грузовые вагоны — 89,7% (в т.ч. полувагоны — 88,5%, цементовозы — 92,2%, зерновозы — свыше 95%), пассажирские — 86%. Предельная амортизация погрузочного ресурса на фоне начавшегося восстановления грузовой базы вновь выдвинула задачу срочного и масштабного обновления вагонного парка, и вновь сделала актуальными все накопившиеся рогатки госрегулирования. Так, сохраняет силу лоббированное металлургами распоряжение правительства, ограничивающее ставку платы за пользование полувагонами уровнем не выше вагонов инвентарного парка, что начисто перечеркивает перспективы как частного, так и государственного инвестирования в данный вид подвижного состава. Невыгодными, в силу сезонности использования, являются инвестиции в вагоны-зерновозы; нет стимулов у частников вкладываться в фитинговые платформы, в наливной парк — в государстве не созданы предпосылки для развития института частных вагонных операторов. Результатом стало замораживание внутреннего спроса на вагонную продукцию: за 8 месяцев не было поставок новостроя ни операторам-частникам, ни "Укрзализныце".

Между тем, украинские железнодорожники все громче заявляют о дефиците полувагонов, зерновозов, контейнерных платформ. Отсутствие достаточного объема вагонного парка стало причиной снижения погрузки на ряде магистралей Украины. "Укрзализныця" мобилизовала финансы для поднятия "из-под забора" всего возможного вагонного ресурса. Озвучено намерение перевозчика закупить до конца года у собственных вагоностроительных предприятий 0,5—0,6 тыс. полувагонов; еще порядка 1 тыс. ед. планируется получить от сторонних производителей на тендерной основе. Правда, ввиду замораживания сотрудничества с международными финансовыми институтами и значительной кредитной нагрузки единственным источником финансирования для ПАО "Укрзализныця" становятся собственные финансы. Глава правления ПАО "Укрзализныця" Войцех Балчун неоднократно призывал КМУ предоставить компании больше финансовой свободы, однако эта позиция не находит понимания у руководства страны и отрасли.

Нет финансовых резервов и у вагоностроителей для освоения госзаказа, предусматривающего, как правило, отсутствие предоплаты и отсрочку платежа. В совокупности с устойчивой практикой невозврата НДС и переплат налога на прибыль все это ставит вагоностроительную отрасль на грань выживания, лишает возможностей модернизировать производство и обновить линейку продукции. Последнее особенно важно с учетом европейских устремлений "Укрзализныци", намеренной позиционировать себя в качестве эффективного перевозчика грузов оси Европа—Азия. В русле этой задачи компания планирует вести обновление локомотивного парка с упором на мировые образцы, однако очевидно, что высокие стандарты тяги несовместимы с морально и физически устаревшими вагонами. Возможно, именно этот аргумент, важный с точки зрения внешнего инвестирования железнодорожной отрасли Украины, станет ключом к разблокированию внутреннего вагонного спроса.

Поддержать спрос могло бы и старение пассажирского ресурса "Укрзализныци", однако производство пассажирских вагонов все еще остается мало востребованной подотраслью Украины. Отечественное производство пассажирских вагонов является высоко концентрированным — практически все мощности сосредоточены в рамках ПАО "Крюковский вагоностроительный завод" (КВСЗ), располагающего потенциалом на уровне 0,2 тыс. ед. пассажирского парка в год. Однако реальная загрузка этого дивизиона значительно ниже. Наибольшим за последние годы был объем в 2007 г. — 107 ед., затем последовало сворачивание заказов и производства: 2012 г. — 69 ед.,



2013 г. — 74 ед.; 2014 г. — 1 ед. По итогам 2015 г. предприятие пассажирские вагоны для железных дорог не выпускало, ограничившись подвижным составом для метро (5 ед. — новострой, 25 ед. — модернизация). Следует учесть, что относительный рост заказов КВСЗ, отмеченный в последние годы, обеспечил практически единственный заказчик предприятия, зарубежный — АО НК "Казахстан темир жолы" (в лице АО "Пассажирские перевозки"). Сотрудничество сторон началось в 2011 г., и за это время в Казахстан отправлено 126 вагонов изготовления завода. Подобные масштабы поставок за рубеж — исключение в практике исполнителя. Контракт полностью завершился в 2013 г., чем был исчерпан портфель заказов завода в данном сегменте. Внутренний спрос на пассажирские вагоны (со стороны "Укрзализныци") по-прежнему остается нулевым. Минимальны и намерения перевозчика — так, меморандум с заводом, подписанный в 2011 г. и предусматривающий ограниченный объем поставок (25 вагонов до 2015 г.), остался нереализованным. Причиной является отсутствие финансирования со стороны государства, обязанного, согласно законодательству, обновлять железнодорожный пассажирский парк за счет бюджета (как то заложено в Законе Украины "О железнодорожном транспорте"). Как неоднократно указывала "Укрзализныця", с момента принятия закона это его положение не было реализовано ни единожды. Потеряла актуальность и принятая в 2008 г. ведомственная "Комплексная программа обновления подвижного состава Украины до 2020 г.", где закладывалась закупка 748 пассажирских вагонов у отечественных производителей, а также прочего пассажирского парка (32 электропоездов, 17 дизельных поездов и рельсовых автобусов). Источником финансирования был определен госбюджет, откуда средства не поступили. Последняя по времени директива, касающаяся пассажирского вагоностроения и утвержденная в начале 2013 г. Президентом Украины (в рамках государственной программы экономических реформ), предусматривала закупку в 2015 г. 248 пассажирских вагонов (200 купейных, 41 — для перевозки лиц с ограниченными физическими возможностями, 7 — служебных). Во исполнение данного положения "Укрзализныця" заложила в годовой финансовый план средства на закупку в объеме $0,3 млрд, однако соответствующая статья в госбюджет, вопреки поручению Президента, не попала.

Следует признать, что перспективы госбюджетного обновления пассажирского парка "Укрзализныци" становятся все более призрачными; под вопросом и международное финансирование (в т.ч. за счет ЕБРР), поскольку серьезные институциональные преобразования, предусмотренные реформированием железнодорожной отрасли государства, все еще не развернуты. Для Крюковского вагонзавода это означает сдвиг сроков реального поступления средств в сегмент пассажирского производства, хотя еще осенью 2012 г. КМУ утвердил решение о господдержке данного конкретного производителя. Оно предусматривало финансирование государством проекта создания заводом линейки межрегиональных двухсистемных электропоездов со скоростью движения 160—250 км/ч. Объем средств, фигурирующий в документе, — $96 млн; срок реализации проекта — до 2015 г. За период, прошедший с момента принятия этого документа, финансирование так и не начато, хотя, как известно, в фокусе государственных интересов пребывает моторвагонный подвижной состав — номенклатура, освоенная, но практически не выпускающаяся пока данным производителем. В то же время, вышеперечисленные государственные директивы, касающиеся собственно пассажирского вагонного парка, не указывают впрямую на КВСЗ как на конкретного исполнителя (в документах фигурирует "отечественный производитель"). Однако сам факт принятия документов можно было бы считать определенным сигналом для украинских производителей, если бы намерения правительства завершались их реализацией. Пока же КВСЗ самостоятельно продвигает проекты в сегменте современного пассажирского сообщения — перевозок скоростными поездами в региональном и международном сообщении. Кроме того, завод анонсировал подготовку к выпуску целого ряда новых моделей пассажирских вагонов. Так, проведены испытания купейного пассажирского вагона модели 61-7034 (спальный вагон для международного пассажирского сообщения) габарита RIS, рассчитанного на скорость движения до 200 км/ч. Вагон испытан на сети "Укрзализныци" и Польши; получено разрешение на выпуск опытной партии объемом 20 ед. Проведены испытания пассажирских вагонов локомотивной тяги моделей 61-7061, 61-7062, 61-7063, 61-7064, 61-7065 (для межрегионального сообщения в составе дневных поездов); заводу разрешен выпуск опытной партии объемом 10 ед. Испытаны также: вагон-ресторан локомотивной тяги модели 61-779Р (принят для серийного производства); пассажирские вагоны моделей 61-7066, 61-7067, 61-7068, 61-7069, 61-7070 для межрегионального сообщения в составе межрегионального двухсистемного электропоезда (готовятся к приемке в серию). Все работы по новым моделям пока финансирует изготовитель, не получающий никакой поддержки от государства, — напротив, КВСЗ ранее заявлял о задержках оплаты "Укрзализныцей" поставленных вагонов и задолженностях государства по возмещению НДС. Фактически, единственное за обозримый период участие "Укрзализныци" в загрузке завода — контракт от ГП "Украинская железнодорожная скоростная компания" на ремонт поездов Hyundai. Этот заказ — единственное на сегодня реальное проявление интереса государства к возможностям отечественного пассажирского производителя. Обновление же пассажирского хозяйства по-прежнему возложено на "Укрзализныцю", возможности которой все еще ограничиваются ремонтами.

КАТКЕВИЧ Галина



В Украине логистика агрогрузов — самое слабое звено

Несмотря на сложности, которые последние несколько лет испытывают украинские аграрии и трейдеры, позитивные тенденции наблюдаются в производстве зерна и в его экспорте. По прогнозам аналитиков АПК-Информ, в 2016/17 маркетинговом году (МГ) производство зерна в Украине приблизится к рекордному показателю — 63,5 млн т (в рекордном 2014/15 МГ было 63,9 млн т), что на 5,7% больше урожая 2015 г. (60,1 млн т). Однако произойдет корректировка распределения зерновых культур: ожидается снижение валового сбора пшеницы на 2,6% (к показателю предыдущего сезона) — до 25,6 млн т, увеличение производства ячменя на 14,6% — до 9,5 млн т, кукурузы на 12,4% — до 25,8 млн т.

Отечественную сельскохозяйственную продукцию импортируют 70 стран, доля аграрной продукции в общем экспорте составляет 36,3%, каждый третий доллар от экспорта Украина заработала на сельскохозяйственной продукции. Украина занимает 1 место в мире по экспорту семян подсолнечника, 2 место — по продажам пшеницы, урожайность которой за последние 10 лет выросла на 70%, 3 место — по экспорту кукурузы, шестое место в мире — по экспорту муки.

Но зерно мало вырастить, его еще необходимо доставить заказчику. В наши дни важнейшими факторами, обеспечивающими трейдерам расширение рынков сбыта и успешную мировую торговлю, наряду с высоким экспортным потенциалом, являются — качество, логистика и условия торговли.

В Украине более 90% экспорта зерновых и масличных культур проходит через порты. Из них, ок. 63% зерновых грузов доставляются в порты ж/д транспортом, примерно 32% — автотранспортом, ок. 5% — речным. Традиционно, к морским портам зерно доставляется на короткие дистанции — на автомашинах, на дальние дистанции (от 200—300 км) — по железной дороге.

В настоящее время в Украине логистика агрохозяйственных грузов — самое слабое звено в этой цепочке факторов. Состояние железнодорожной инфраструктуры, украинских дорог и морских портов достигло критического уровня. "Сфера транспорта в Украине перестала развиваться с распадом Советского Союза. Мы не обращали внимание, но у нас состояние изношенности, что морских портов, что железнодорожной инфраструктуры — 90—95%. Украина застыла в 1990-х годах, с нереформированной "Укрзализныцей", с нереформированными морскими портами, автодорожным хозяйством и речным хозяйством, — констатирует министр инфраструктуры Украины Владимир Омелян. — Если соответствующие отрасли не модернизировать, то они просто останавливаются, ведь не могут функционировать полноценно".

В этом году, в связи с ожидаемым увеличением объемов экспорта до 39—41 млн т, необходима будет перевозка дополнительных 3—4 млн т. Также ожидается больший урожай подсолнечника — это означает, что еще и шрот необходимо будет возить теми же вагонами-зерновозами. Количество таких вагонов в Украине остается неизменным с 1993 г. — с тех пор для украинских аграриев не построили ни одного вагона-зерновоза. Уже в прошлом сезоне, после отмены сертификатов, "Укрзализныця" работала практически на пределе. Существующий парк ж/д вагонов и локомотивов способен обработать на экспорт не более 35—38 млн т зерна. Старые вагоны не списываются и не ремонтируются, огромное количество вагонов стоят годами на запасных путях в ожи-



дании денег на ремонт. Формально уже сегодня надо списывать до 60% вагонов-зерновозов. На начало т.г. до 40% локомотивов из списочного состава стояли в отстое. В 1 полугодии 2016 г. "Укрзализныця" закупила ок. трехсот вагонов всех типов. Но для нормальной перевозки нужно увеличить наличный парк вагонов в 1,5—2 раза, а с учетом вагонов, подлежащих списанию, — втрое—четверо.

"Укрзализныця" нуждается в обновлении своей инфраструктуры и замене старых путей, чтобы увеличить скорость и объемы перевозок. "КМУ требует частных инвестиций для управления некоторыми секторами железнодорожной системы Украины, для производства локомотивов и инвестирования в подвижной состав, — отметил в одном из своих интервью глава Мининфраструктуры В. Омелян. — Если закон о железнодорожном транспорте будет принят ВР, как мы и предлагаем, то будут и частные инвестиции". По словам министра, компания General Electric Co. заинтересована в возможном производстве локомотивов в Украине, если будет хотя бы план развития железной дороги на 5 лет, что обеспечило бы заказ от 40 до 50 двигателей в год.

При увеличении объемов перевозки зерновых до 39—41 млн т на автотранспорт придется около 12—14 млн т. Но самое уязвимое место в доставке зерна в порты автотранспортом — не недостаток транспортных средств, а плохое состояние автомобильных дорог. В одном из своих интервью министр инфраструктуры Украины отметил, что в стране всего 170 тыс. км автодорог, но, к сожалению, из них 97% разрушено. По иронии судьбы (или по логике вещей) самые "убитые" автодороги находятся в южных областях страны, т.е. там, где расположены морские порты, из которых осуществляется отправка зерновых грузов на экспорт. Принятие вынужденной меры на габаритно-весовое ограничение — это не "соломинка для утопающего", а последний предсмертный вздох. Потому что многие автодороги не просто в "убитом" состоянии — их, по сути, нет; и многие из них, практически, уже не подлежат ремонту и восстановлению. Говоря о ремонте дорог, В. Омелян отметил, что перед его ведомством стоит ответственная задача — максимально эффективно освоить выделенные на уровне правительства 19 млрд грн. (ок. $772 млн) "и реформировать Укравтодор. В частности, министр считает необходимым создать Дорожный фонд для перехода к "системной работе" со следующего года. Также ранее министр сообщал, что уже в этом году в Украине отремонтируют 1700 км автодорог.

Еще одно быстрое, хотя и частичное решение данного вопроса, — восстановление навигации по Днепру и Южному Бугу. Речным транспортом перевозится около 2—3 млн т зерна. По оценкам, в перспективе перевозку зерновых грузов по внутренним водным артериям страны можно увеличить до 10—15 млн т. Однако в этой отрасли очень много нерешенных проблем — необходимо полностью провести дноуглубление по руслам рек, отремонтировать шлюзы, построить суда. Возможно это и дешевле, чем восстанавливать автомобильную и железнодорожную инфраструктуру, но не во всех областях Украины имеются реки, по которым можно осуществлять навигацию.

Работа морских портов, на территории которых осуществляется перевалка зерновых грузов, является одним из основных факторов агрологистики экспортного потенциала рынка зерна. По данным ГП "АМПУ", в январе—сентябре 2016 г. украинские морские порты переработали 26,8 млн т зерна, что на 5,1% больше показателя за аналогичный период 2015 г. Наибольшие объемы перевалки зерновых грузов обеспечили Николаевский (6,3 млн т) и Одесский морские порты (5,9 млн т). В первую пятерку морских портов-лидеров по объемам перевалки зерна вошли следующие морские порты:

— Николаевский — 6,3 млн т (+0,6% по сравнению с аналогичным периодом 2015 г.);

— Одесский — 5,9 млн т (-2,2%);

— "Черноморск" (Ильичевский) — 5,4 млн т (+60,8%);

— "Южный" — 5,4 млн т (-21,6%);

— ГП "СК "Ольвия" (СМП "Октябрьск") — 1,6 млн т (+11,4%).

Больше половины общего объема грузов, переваливаемых в украинских морских портах, приходится на частные терминалы. "Общий объем грузов в портах с каждым годом становится все меньше, количество частных терминалов выросло, они обогнали госкомпании по модернизации технологий и оборудования. К ним и уходят грузы, у них уже 70% от всего объема. Конкуренция усиливается с каждым месяцем и конкурировать по тарифам все сложнее — они уже приближаются к себестоимости. Хотя, если сравнить тарифы на перевалку навалочных и сыпучих грузов в украинских портах с европейскими, то украинским еще есть куда снижаться. Но это возможно только при внедрении новых технологий и оборудования, с низким уровнем энергозатрат, с применением высокоуровневых IT для управления технологиями перевалки и, соответственно, высокой производительностью", — считает начальник МТП "Южный".

КМУ ведет переговоры с несколькими международными компаниями, ища инвесторов для модернизации черноморских портов, железной дороги и речного транспорта. "Инвесторы из Азии, Европы и США находятся в контакте с нами. Они заинтересованы в портовой инфраструктуре, стивидорных компаниях, приватизации и концессии, — рассказывает руководитель Мининфраструктуры. — Я хотел бы довести переговоры с China Shipping и портом Dubai до успешного завершения. Администрация порта Dubai рассматривает возможность инвестиций в Одесский порт. Министерство проводит переговоры с мировыми портовыми операторами DP World и Hutchison Ports. Мы ведем переговоры не только для того, чтобы они инвестировали деньги в украинскую экономику и морскую

отрасль, но и для того, чтобы они с собой привели грузы. Это то, без чего мы не имеем шансов на развитие. Существует четкое понимание того, что логистика в портах Украины не отвечает современным требованиям. Много портов должны быть перестроены".

Министр инфраструктуры В. Омелян сообщил 20.10.2016 г., во время встречи с представителями профсоюзов предприятий морской отрасли, что по поручению Президента Украины министерство продолжает работу над новой методикой портовых тарифов и сборов: "Украинские порты должны быть конкурентными в Черноморском бассейне, а, следовательно, мы должны сократить перечень и объем таких платежей. Мы запустили на согласование проект постановления об отмене 75% отчислений по деятельности предприятий морской отрасли. И я надеюсь, что с помощью совместной работы бизнеса, портов, АМПУ и министерства мы сможем убедить в необходимости отказа от 75% сбора. Параллельно с этим идет работа по созданию Морской администрации, реформе АМПУ и проводятся переговоры по привлечению мировых портовых операторов. Вопрос создания Морской администрации постепенно продвигается. Я уверен, что это единственный выход для Украины, для морской отрасли. Надеюсь, Морскую администрацию мы запустим. Дальше будет легче — будет что развивать. Одновременно с этим необходимо реформирование АМПУ. Эту реформу надо довести до конца, чтобы у нас были эффективно функционирующие госпредприятия".

Украина, чьи торговые связи с Россией были разорваны в связи с вооруженным конфликтом в восточных регионах, постарается компенсировать эту потерю, став транзитным хабом для поставок из стран Персидского залива, Азии, Китая до скандинавских стран и стран Балтики. "Нам надо делать не то что шаг, нам надо делать прыжок. В противном случае ресурса украинской инфраструктуры хватит лишь на несколько лет", — заявил В. Омелян. Правительство хочет создать "комфорт и уверенность" для бизнеса и изо всех сил пытается изменить громоздкую таможенную политику, уменьшить высокие портовые сборы и улучшить сложную логистику, стремится передать в концессию ряд черноморских портов: ГП "Херсонский МТП", ГП "Стивидорная Компания "Ольвия" (бывш. СМП "Октябрьск"), Паромную переправу Черноморск (Ильичевск), в дальнейшем — ГП "МТП "Южный" и ГП "МТП "Черноморск".

Но все это — заявления и планы на перспективу. Реально сегодня ситуация такова, что для повышения потенциала Украины в качестве глобальной транзитной страны пока толком ничего не делается. ВР до сих пор не утвердила новые законы о приватизации, концессии, о стратегии железнодорожного и речного транспорта.

Но все-таки вернемся к неотложным действиям — организации доставки экспортного зернового потенциала потребителям. "Прошлый сезон был отличный! — говорит президент Украинской зерновой ассоциации (УЗА) Владимир Клименко. — Этому способствовал и меморандум, который был подписан между зернотрейдерами и Министерством аграрной политики и продовольствия Украины, и принятые решения по дерегуляции. Если бы не отменили обязательные сертификат качества зерна и карантинный сертификат, мы бы такой объем не перевезли, поскольку длительная процедура оформления данных документов приводила к громадному простою транспорта. В результате дерегуляции нам удалось добиться существенного увеличения оборачиваемости как ж/д вагонов, так и автотранспорта".

Действительно, прошлый МГ показал, что отечественная экспортная инфраструктура все-таки справилась с объемами в 38—38,5 млн т и, возможно, имеются еще небольшие резервы. Но все это делается, перевозится, перегружается — как говорят спортсмены — на грани фола. "Неожиданное", как это часто бывает, увеличение объемов зерновых и/или др. сельскохозяйственных грузов, какой-то сбой в работе транспортников может привести к тому, что транспортная отрасль не сможет справиться с задачей перевозки и перегрузки стратегически важного для страны продукта — зерновых грузов. Уже сейчас, не дожидаясь принятия соответствующих законов руководством страны, необходимы срочные неотложные меры для того, чтобы и в этом сезоне, при возможном увеличении объема зерновых, не возникало каких-либо ситуаций, например, с нехваткой вагонов-зерновозов, невозможностью своевременной доставки сельскохозяйственных грузов в какой-либо порт в связи с заторами на автодорогах (ввиду "убитого" состояния этих дорог) и т.д.

По мнению президента УЗА Владимира Клименко, уже сейчас, на данном этапе, есть выход из сложившейся ситуации: "Во-первых, необходимо на уровне правительства немедленно принять решение о строительстве 5 тыс. вагонов-зерновозов. Во-вторых, нужно снять абсолютно все платежи, которые установило государство для перевозок грузов по реке, а также разрешить упрощенный заход иностранного флота во внутренние воды Украины. Третье — немедленно отменить все ограничения по габаритно-весовому контролю на автодорогах. Говорить о весовом контроле можно только тогда, когда другие транспортные средства смогут принять тот груз, который при габаритно-весовом ограничении перейдет с автотранспорта. Это государство может и обязано сделать быстро, в течение одной недели!".

"К сожалению, нерешенный комплекс проблем свидетельствует о том, что Министерство инфраструктуры Украины практически ничего не сделало для подготовки к новому сезону, — продолжает президент УЗА. — Наши обращения пока игнорируются. В результате мы стоим на грани транспортного коллапса. Вопрос о том, кто же будет отвечать за срыв экспорта зерна, масличных и продуктов их переработки, пока открыт!"

БОХАН Сергей





Особенности организации международной доставки грузов автомобильным транспортом

Занимаясь организацией международной доставки грузов автомобильным транспортом, логистическому менеджменту компании необходимо планировать свою деятельность исходя из понимания трех важных аспектов этого процесса. Среди которых можно выделить следующие:

— правовое регулирование международных грузовых автомобильных перевозок;

— требования к безопасности перевозок и техническому состоянию автомобиля;

— эффективное моделирование транспортной цепи и решение транспортной задачи.

ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Процесс перемещения грузов через государственную и таможенную границы Украины является внешнеэкономической деятельностью, в которой участвуют резиденты и нерезиденты Украины, и регулируется положениями Закона Украины "О внешнеэкономической деятельности". В частности, в ст. 2 в соответствии с принципом верховенства закона сказано, что внешнеэкономическая деятельность регулируется только законами Украины, а в соответствии с принципом свободы — в обязанности участников ВЭД вменено соблюдать порядок, установленный законами Украины. В ст. 53 Закона Украины "Об автомобильном транспорте" определены требования к перевозчику, обязательные при осуществлении международной перевозки грузов. В частности, при выполнении международных перевозок грузов резиденты (нерезиденты) Украины должны иметь:

— разрешения зарубежных стран (Украины), по территории которых будут осуществляться перевозки;

— разрешение относительно согласования условий и режимов перевозки в случае превышения весовых или габаритных ограничений;

— сертификат соответствия требованиям стран (Украины), по территории которых будут осуществляться перевозки, по безопасности движения, экологической безопасности и энергосбережению;

— свидетельство о регистрации транспортного средства;

— документы на груз (товаросопроводительные документы).

Кроме того, водители транспортных средств, принадлежащих резидентам/нерезидентам Украины, обязаны допускать к проверке тахографов должностных лиц центрального органа исполнительной власти, обеспечивающего реализацию государственной политики

по вопросам безопасности на наземном транспорте, предоставлять им регистрационные листы режима труда и отдыха водителей — тахокарты, а также, при использовании цифровых тахографов — распечатки с информацией о времени труда и отдыха водителей.

Таможенный кодекс Украины в ст. 3 дает определения моторного транспортного средства, транспортного средства коммерческого назначения, контейнера, перевозчика, экспресс-перевозчика, транспортных документов, резидента, товара, уполномоченного лица (представителя) декларанта. Уполномоченное лицо (представитель) декларанта имеет право совершать действия, связанные с проведением таможенных формальностей относительно товара (груза) и транспортного средства коммерческого назначения. Водитель, автомобиль и товар (груз) в Таможенном кодексе рассматриваются как единое целое при проведении таможенных формальностей. Такое требование обязывает организатора процесса доставки — экспедитора, решить задачу полной интеграции информации в таможенные документы о водителе, автомобиле, товаре (грузе), отправителе и получателе (декларанте). В случае невыполнения интеграционных требований ответственность возлагается на перевозчика в административном порядке (ст. 460 п. 2). В ст. 461 указаны виды административных санкций: предупреждение; штраф; конфискация товаров, транспортных средств коммерческого назначения — непосредственных предметов нарушения таможенных правил; товаров и транспортных средств со специально изготовленными хранилищами (тайниками), которые использовались для укрывательства товаров — непосредственных предметов сокрытия товаров от таможенного контроля (кроме транспортных средств коммерческого назначения, которые используются исключительно для перевозки пассажиров и товаров через таможенную границу Украины по определенным маршрутам и рейсам, которые осуществляются в соответствии с расписанием движения на основании международных договоров, заключенных в соответствии с законом); транспортных средств, которые использовались для перемещения товаров — непосредственных предметов нарушения таможенных правил через таможенную границу Украины вне места расположения таможенного органа.

Процедура применения админсанкции, расчет сумм штрафов изложены в гл. 68 "Виды нарушений таможенных правил и ответственность за такие правонарушения".

Расчет налоговых платежей производится в соответствии с положениями раздела 3 "Налог на прибыль предприятий" и раздела 5 "Налог на добавленную стоимость". В случае, когда перевозчик (экспедитор) и заказчик являются связанными лицами, отношения между ними устанавливаются положениями ст. 39 "Трансфертное ценообразование".

Очень важным регуляторным международным документом является Конвенция ООН "О договоре международной дорожной перевозки грузов" (КДПГ/CMR) (заключена в Женеве 19.05.1956 г.), которая устанавливает единообразную ответственность перевозчиков при выполнении международной перевозки грузов.

Согласно положениям КДПГ, к транспортным средствам перевозчика относятся автомобили, автомобили с полуприцепами, а также прицепы и полуприцепы.

Конвенция не может применяться:

— к перевозкам, осуществляемым согласно международным почтовым конвенциям;

— к перевозкам покойников;

— к перевозкам обстановки и мебели при переездах.

Если при выполнении международной дорожной перевозки грузов перевозчик привлекает других лиц, в том числе и своих агентов, то он отвечает как за свои, так и за их действия и упущения при выполнении возложенных на них обязанностей.

В развитие положений конвенции сформированы и подписаны ряд протоколов, в числе подписантов которых есть и Украина.

Другим ключевым международным документом является Конвенция МДП 1975 г., которая способствовала упрощению международных перевозок грузов, в том числе и автомобильным транспортом. В настоящее время конвенция действует на территории Европы, Северной Африки, Ближнего Востока, США и Канады, ряда стран Южной Америки. Основной идеей этого документа является упрощение таможенного транзита при соблюдении необходимого уровня безопасности грузов и гарантий ответственности по таможенным обязательствам.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗОК

В итоге совершенного экскурса в правовые аспекты международных автомобильных перевозок грузов следует отметить, что успех в организации таких перевозок во многом зависит от правовой грамотности менеджера транспортной логистики.

Основным документом, позволяющим выполнение коммерческих перевозок грузов по территории любого государства иностранным транспортным средством, является "Разрешение на выполнение международных автомобильных перевозок грузов". Обмен такими "разрешениями" между государствами осуществляется в соответствии с положениями двусторонних межправительственных соглашений в отрасли международных автомобильных перевозок. На сегодняшний день Украина заключила такие соглашения с 44 государствами. Выдачей разрешительных документов занимается Министерство инфраструктуры Украины. Разрешения международным перевозчикам грузов выдаются на конкурсной основе. Порядок проведения конкурса на выдачу разрешительных документов Европейской конференции министров транспорта



утвержден приказом Министерства транспорта Украины от 20.08.2004 г. № 757 в редакции от 11.09.2015 г. № 362. В приказе изложен ряд условий участия в конкурсе, в том числе необходимость наличия на каждое автомобильное транспортное средство сертификата соответствия требованиям безопасности движения и экологической безопасности стран, по территории которых будет осуществляться перевозка ("Евро-4 безопасный" и высшей категории экологической безопасности), в количестве, отмеченном в соответствующих резолюциях ЕКМТ/МТФ в части использования разрешений ЕКМТ автомобильным транспортным средством. Сертификация автомобильных транспортных средств производится ГП "ГосавтотрансНИИпроект" как органом утверждения типа (исполнительным органом) и технической службой. Право проведения сертификации ГП "ГосавтотрансНИИпроект" получило в соответствии с Законом Украины от 20.02.2000 г. № 1448-111 "О присоединении Украины к Соглашению о принятии единых технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выданных на основе этих предписаний в 1958 году, с поправками 1995 года". Процедура проведения сертификации изложена на официальном сайте ГП "ГосавтотрансНИИпроект".

Европейская конференция министров транспорта, ЕКМТ (European Conference of Ministers of Transport — ECMT), — международная правительственная организация по развитию транспортных коммуникаций в Европе. Образована в 1954 г. на основе Конвенции, выработанной на Международной конференции по проблемам западноевропейского транспорта с участием членов Организации европейского экономического сотрудничества, переименованной впоследствии в Организацию экономического сотрудничества и развития (ОЭСР). Штаб-квартира — в Париже. Главные цели — разработка и реализация мер по эффективному использованию и рациональному развитию внутреннего европейского транспорта, участвующего в международных перевозках, координация деятельности международных и национальных органов транспорта по усилению транспортных коммуникаций.

В рамках СНГ функционируют система специализированных органов сотрудничества в сфере обеспечения безопасности перевозок грузов, а также органы отраслевого сотрудничества. В целях обеспечения транспортной безопасности в рамках СНГ действует ряд документов, в т.ч.:

— декларация по вопросам обеспечения безопасности на транспорте в государствах-участниках СНГ (от 18.09.2003 г.);

— приоритетные направления сотрудничества государств-участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 г. (от 14.11.2008 г.);

— соглашение о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств-участников СНГ (от 20.11.2009 г.);

— соглашение об информационном взаимодействии государств-участников СНГ в области обеспечения транспортной безопасности (от 30.05.2014 г.);

— модельный закон "О безопасности на транспорте", принятый Межпарламентской Ассамблеей государств-участников СНГ 31.10.2007 г.

В завершение рассмотрения второго важного аспекта перемещения грузов через таможенную границу следует сделать вывод: знание и выполнение логистическим менеджером требований к безопасности перевозок и техническому состоянию транспортных средств позволит переместить груз по территории иностранных государств по эффективному маршруту.

МОДЕЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ЦЕПЕЙ

И, наконец, особенности моделирования транспортных цепей и решения транспортной задачи. Транспортная цепь — этапы доставки товара на определенные расстояния, в течение определенного периода времени, с использованием транспортных средств одного или нескольких видов транспорта. Моделируя транспортную цепочку, логистическому менеджеру следует помнить о двух очень важных исходных положениях:

— в транспортной цепи присутствует только автомобильная перевозка груза (унимодальная доставка) или есть доставка другими видами транспорта (мультимодальная доставка);

— наличие таможенных пунктов пропуска, их количество, а также место проведения таможенного оформления груза и транспортного средства коммерческого назначения.

Оценка сочетания событий в этих положениях позволит понять степень сложности транспортной цепи, а именно время и маршрут движения, вероятность и размер рисков, количество и время простоев, а также перспективы использования автомобиля в последующих перевозках грузов.

Модель унимодальной перевозки с одним переходом в пункте пропуска является более простой, чем часть мультимодальной перевозки с преодолением нескольких пунктов пропуска нескольких государств. Особенно если такая перевозка связана с выполнением перевалочных работ в морском порту, а пункты пропуска по маршруту следования имеют пропускную нагрузку по количеству автомобильного транспорта от минимальной до максимальной величины. В связи с чем важно иметь информацию о:

— ситуации на пунктах пропуска, которую можно получить на сайте АсМАП Украины;

— различных ограничениях на дорогах сопредельных государств, которую можно получить на сайте АсМАП Украины;

— прогнозе погоды на дорогах, который можно получить на соответствующих сайтах.

Моделированием транспортной цепи занимается ее организатор (транспортный агент, экспедитор). В основе моделирования транспортной цепи лежит технологический процесс грузовых перевозок. Технология грузовых перевозок — это совокупность приемов и способов выполнения процесса доставки товара потребителю. Технология перемещения товаров (грузов) предусматривает выполнение операций: с грузами (прием к перевозке, взвешивание, хранение, погрузка, выгрузка, сортировка и выдача); с документами; по информированию грузополучателей и грузоотправителей (о прибытии автомобильного транспорта); по обслуживанию дорог предприятий, портов, терминалов; по расчетам за перевозки грузов и транспортные услуги; по проведению таможенного оформления грузов и транспортных средств коммерческого назначения. Разработка технологического процесса перевозок грузов осуществляется в следующей последовательности:

— установление нормируемых характеристик перевозки (расчетная скорость движения, время в пути, включая время прохождения пунктов пропуска; время выполнения погрузочно-разгрузочных работ, время прибытия автомобиля, время проведения таможенных формальностей на таможенном терминале и т.п.);

— выбор маршрута и технологии выполнения перевозок;

— разработка технологической документации;

— определение методов контроля качества и безопасности выполнения перевозок;

— анализ характеристик технологического проекта, который должен подтвердить выполнение нормируемых показателей, обеспечение безопасности и качества перевозок;

— утверждение технологического проекта руководящим составом компании.

Основой для разработки технологического процесса перевозки является заявка на доставку или договор с описанием требований к транспортной услуге заказчиком. Для каждой характеристики транспортной услуги должны быть указаны приемлемые для потребителя и исполнителя значения. Технология грузовых перевозок должна содержать конкретные требования по обеспечению безопасности грузов (товаров).

Совершенствование технологического процесса является важнейшим условием повышения эффективности работы организации. Эффективность выбранной технологии перевозок может оцениваться по следующим показателям:

— себестоимость перевозок;

— удельные расходы на единицу груза;

— производительность подвижного состава;

— качество перевозок;

— гарантии покрытия рисков.

Транспортная задача (классическая) — задача об оптимальном плане перевозок однородного продукта из однородных пунктов наличия в однородные пункты потребления на однородных транспортных средствах (предопределенном количестве) со статичными данными и линеарным подходом (это основные условия задачи). Целью транспортной задачи является обеспечение доставки товаров потребителю в нужное время и место при минимально возможных совокупных расходах трудовых, материальных, финансовых ресурсов. Цель считается достигнутой при выполнении шести условий:

— нужный товар — это ассортимент товара, который необходим потребителю, указан в заявке на доставку и отображен в других товаросопроводительных документах;

— необходимого качества — товар (груз) доставлен потребителю, имеет документы, подтверждающие требования последнего по качеству, прошедший лабораторные исследования, и полученные показатели также соответствуют требованиям к показателям качества;

— в необходимом количестве — объявленное в заявке на доставку и отображенное в других товаросопроводительных документах количество товара (груза), измеренное в метрических единицах измерения, а также имеющее измерение в денежном эквиваленте (оценочная стоимость);

— в нужное время — время доставки товара (груза) к месту выгрузки, согласованное с заказчиком доставки и грузополучателем, а также с учетом дополнительных операций, связанных с процессом перемещения;

— в нужное место — согласованное с заказчиком доставки место выгрузки товара (груза), формализованное в договоре перевозки (транспортного экспедирования), имеющее адрес и позволяющее осуществить безопасный подъезд транспортного средства с грузом в согласованное время;

— с минимальными расходами — это расходы финансовых ресурсов перевозчика (экспедитора), позволяющие получить запланированную прибыль от продажи услуги доставки, а также расходы финансовых ресурсов заказчика доставки, определяющие данную доставку как эффективную.

Для классической транспортной задачи выделяют два типа задач:

— по критерию стоимости (достижение минимума расходов на доставку);

— по критериям расстояний и времени (затрачивается минимум времени на доставку и выбирается маршрут минимальной длины).

В завершение рассмотрения третьего аспекта становится понятно, что выбор модели транспортной цепочки, позволяющей совершить международную перевозку груза с лучшими показателями эффективности, — это ключевая задача логистического менеджера.

ЛОМОВЦЕВ Валерий,
консультант, тренер
репетиционно-тренингового центра "ВИВА"







АССОЦИАЦИЯ «УКРВНЕШТРАНС»

С 1992 года на службе обществу

Наше видение: устойчивое развитие в соответствии с мировыми стандартами и стремление к обеспечению лидерства Участников Ассоциации на международном рынке транспортно-логистических услуг.

Наша миссия: постоянная координация хозяйственной деятельности Участников Ассоциации и улучшение их позиций на транспортно-логистическом рынке, а также содействие развитию и упрощению процедур международной торговли и логистики путем использования потенциала украинской транспортно-логистической системы, документов и форм ФИАТА, взаимодействия с ФИАТА, другими международными организациями, органами государственной власти и местного самоуправления Украины, заинтересованными участниками цепи поставок.

Наши цели:

- Защита общих интересов Участников Ассоциации в органах исполнительной власти и местного самоуправления Украины, отраслевых международных правительственных и неправительственных организациях.
- Влияние от имени сектора транспортно-логистических услуг на отраслевое действующее и будущее законодательство Украины.
- Создание условий для выхода Участников Ассоциации на международные рынки путем выполнения представительских функций в ФИАТА и других международных организациях.
- Интеграция Участников Ассоциации в единую национальную транспортно-логистическую систему.
- Системное совершенствование уровня профессиональной подготовки и образования персонала участников цепи поставки, в том числе в соответствии с минимальными стандартами ФИАТА:
  - ✓ «Профессиональная подготовка международных экспедиторов грузов (Диплом ФИАТА)»;
  - ✓ «Управление цепями поставок (Высший диплом ФИАТА)».
- Создание правовой основы и организационной структуры смешанных интермодальных/ мультимодальных перевозок в Украине, основываясь на возможностях практического применения документов и форм ФИАТА, а также документов МТП в области международной торговли и логистики.

Наше участие в международных организациях:







EAST WEST TRANSPORT CORRIDOR association



01042, Украина, г. Киев ул. П. Лумумбы, 4/6, к. А, оф. 301
тел./факс: +380 (44) 206 05 09
secretariat@atfl.org.ua
www.atfl.org.ua
www.facebook.com/ATFLOU
www.instagram.com/ukrvneshtrans/

Итоги 23-го заседания Межведомственной рабочей группы по упрощению международной торговли и логистики в Украине



19.10.2016 г. в Клубе КМУ состоялось 23-е заседание Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур международной торговли и логистики в Украине.

В ходе заседания рассматривались вопросы, касающиеся:

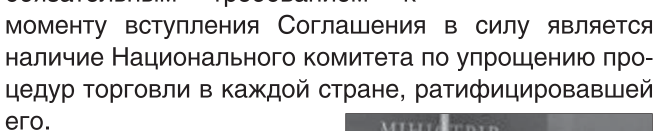
— образования Национального органа по упрощению процедур торговли во исполнение Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли (УСПТ): состояние подготовки нормативно-правового акта, другие меры, предпринимаемые государственными органами; использование Рекомендаций ЕЭК ООН и примеров лучшей практики по деятельности национальных органов по упрощению процедур торговли; точка зрения общественности, определение потребностей в предоставлении международной помощи;

— функционирование Информационной системы портового сообщества (ИСПС) в морских портах Украины: защита информации в ИСПС, регламентация доступа пользователей ИСПС; определение путей модернизации программно-аппаратного комплекса ИСПС; эффект от использования ИСПС государственными контролирующими органами.





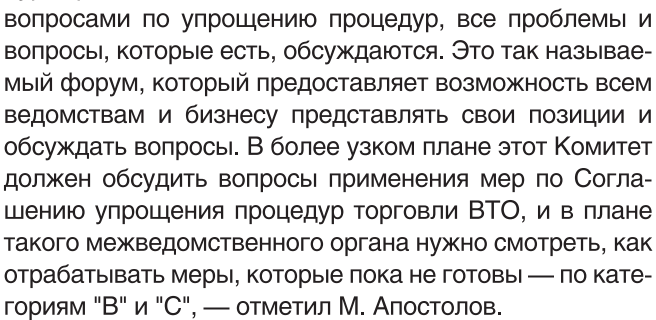
Вначале заседания участники обсуждали проблемы создания Национального комитета по упрощению процедур торговли во исполнение Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли, ратифицированного Украиной в ноябре 2015 г. Выступающие по данному вопросу отметили, что данное Соглашение еще не вступило в силу (необходима ратификация Соглашения 109 странами, на данный момент ратифицировано 90 странами). Тем не менее, обязательным требованием к моменту вступления Соглашения в силу является наличие Национального комитета по упрощению процедур торговли в каждой стране, ратифицировавшей его.



Директор департамента европейской интеграции Министерства экономического развития и торговли Вячеслав Цимбал сообщил о двух направлениях, которые должны разрабатываться правительством. "На наших плечах лежит два основных направления. Первое — проводить интенсивные консультации с нашими партнерами в рамках ВТО и мониторить ситуации, как осуществляется ратификация Соглашения другими государствами, ведь Соглашение еще не вступило в силу для членов ВТО… Думаю, что уже в 2017 г. мы будем иметь полноценный пакет документов для дальнейшей имплементации. Второе основное задание — определить, какие непосредственно у нас должны быть обязательства относительно этого Соглашения. Мы как страна-член ВТО определили категорию наших обязательств — категория "А", перед нами стоит задание определить и информировать секретариат ВТО о наших обязательствах по категориям "В" и "С". К этим категориям у нас должен быть скрупулезный подход", — отметил В. Цимбал.

Он подчеркнул, что до того момента, пока ведомства не определились с категориями "В" и "С", очень тяжело разрабатывать план имплементации Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли. Подходя к теме, сформулированной в повестке дня, он также напомнил, что в Украине рассматривается 2 варианта создания Национального комитета: либо путем объединения уже существующих институций, занимающихся защитой национальных производителей и экспотеров/импортеров как на внешних, так и на внутреннем рынках; либо создание нового независимого органа.

"С одной стороны, есть разные институты, которые занимаются проблематикой защиты товаропроизводителей на внешних рынках от недобросовестной конкуренции, есть Совет экспортеров при МЭРТ и при МИДе. Есть идея соединить их функции, которые, в том числе, отражали бы некоторые функции Национального комитета по упрощению процедур торговли. Но есть и другой путь — создание "с нуля" Комитета. Эти два положения уже разработаны, сейчас они находятся на стадии согласования в МЭРТ", — уточнил В. Цимбал.



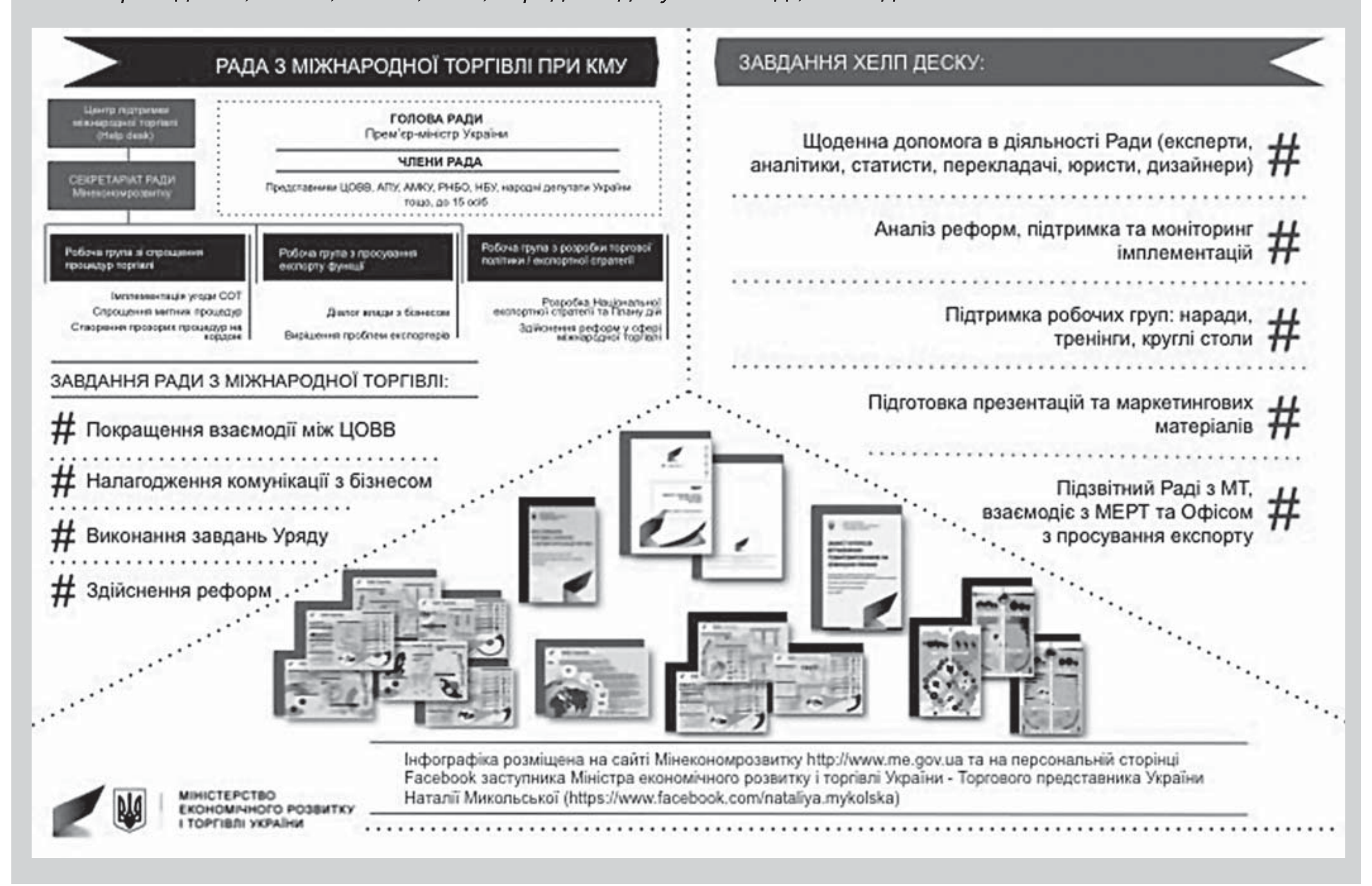
Региональный советник ЕЭК ООН по торговле Марио Апостолов еще раз напомнил, что Национальный комитет по упрощению процедур торговли должен быть создан до вступления в силу Соглашения.

"Комитет можно рассматривать в традиционном смысле, эти органы по упрощению процедур торговли занимаются всеми вопросами по упрощению процедур, все проблемы и вопросы, которые есть, обсуждаются. Это так называемый форум, который предоставляет возможность всем ведомствам и бизнесу представлять свои позиции и обсуждать вопросы. В более узком плане этот Комитет должен обсудить вопросы применения мер по Соглашению упрощения процедур торговли ВТО, и в плане такого межведомственного органа нужно смотреть, как отрабатывать меры, которые пока не готовы — по категориям "В" и "С", — отметил М. Апостолов.



Консультант PPL 33-35 Лев Баязитов сообщил, что, по имеющимся сведениям, Национальный комитет по упрощению процедур торговли предполагается создать в форме Совета, имея в виду, что этот Совет (по упрощению процедур торговли) будет под руководством исключительно должностного лица и состоять в целом из должностных лиц.

Ранее замминистра экономического развития и торговли, торговый представитель Украины Наталья Микольская в своей презентации объяснила, что для имплементации Соглашения ВТО и упрощения процедур торговли будет создан Совет по международной торговле при КМУ. Главой Совета будет назначен Премьер-министр Украины. Членами Совета будут представители органов исполнительной власти, Администрации Президента, АМКУ, СНБО, НБУ, народные депутаты и т.д., всего до 15 человек.



"Нужно обязательно принять во внимание опыт предыдущих лет. Напомню, в 2001 г. уже был такой Комитет PRO (приказ Минэкономики № 9 от 16.01.2001 г. "Об упрощении и модернизации процедур в управлении, торговле и транспорте", который предусматривал создание рабочей группы по вопросам упрощения и модернизации процедур в управлении, торговле и транспорте, а также утверждение Положения о рабочей группе), который по статусу был аналогичен тому Совету, который предлагается создать сейчас. И возникает риторический вопрос: а где этот Совет сейчас?", — сформулировал мысль Л. Баязитов.

Во время обсуждения вопроса разгорелась дискуссия о том, что произойдет, если к моменту вступления в силу Соглашения Комитет по упрощению процедур торговли в Украине не будет создан. По словам М. Апостолова: "Во-первых, первые 2 или 3 года никто не будет использовать механизм ВТО по решению споров в рамках Соглашения, это было требование развивающихся стран… Но вопрос этот также находится в плоскости репутации страны. Поскольку идея в том, что в момент вступления в силу Соглашения должны быть созданы Комитеты во всех странах-членах, и если Украина не выполнит это требование, это может отразиться при решении определенных вопросов", — отметил М. Апостолов.

Вместе с тем В. Цимбал заверил, что Комитет будет создан и репутация Украины не пострадает.

ИСПС: ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И ПОСЛЕДУЮЩИЕ ШАГИ

Вторым вопросом, обсуждаемым в рамках заседания, стал вопрос функционирования Информационной системы портового сообщества (ИСПС) в морских портах Украины. Было отмечено, что реализация данного проекта осуществляется под эгидой МРГ. Докладчики проинформировали участников заседания о достижениях и планируемых к внедрению новациях в рамках системы, планах по расширению ее применения в морских портах и при паромных перевозках, о преимуществах применения системы. В



частности акцент был сделан на значительной экономии времени при оформлении экспортно-импортных грузов, сокращении бумажного документооборота и коррупции, и повышении качества контроля. Особое внимание в процессе обсуждения было сфокусировано на вопросе защиты информации в системе ИСПС и ее интеграции в информационные системы государственных органов.



Начальник службы информационных технологий АМПУ Дмитрий Якименко более подробно остановился на вопросах функционирования ИСПС в морских портах Украины, а также на проделанной работе непосредственно АМПУ и дальнейшем видении развития данного проекта. По его словам, за время, прошедшее с предыдущего заседания Межведомственной рабочей группы, АМПУ подготовила проект изменений в технологическую схему обработки и оформления пустых и груженых контейнеров, которые ввозятся автомобильным и ж/д транспортом на территорию Одесского морского порта и перемещаются между стивидорными компаниями в пределах порта с использованием ИСПС.

"На сегодня этот проект находится на согласовании в Одесской таможне ГФСУ. Основная новация этого проекта — разработка формы документа — электронная доверенность. Таким образом, экспедитору предоставлена возможность направить в систему ИСПС доверенность при оформлении контейнера", — говорит Д. Якименко.

Кроме того, по словам начальника службы информационных технологий АМПУ, подготовлен проект изменений в технологичную схему обработки и оформления пустых и груженых контейнеров, которые ввозятся на территорию пункта пропуска порта. "Основное изменение в документе — морским терминалам предоставлена возможность самостоятельно вносить электронную заявку на въезд транспорта в пределы порта", — прокомментировал Д. Якименко.

Он добавил, что в работе находится технологическая схема относительно оформления прихода и ухода судна, и АМПУ планирует в ближайшее время внедрить эту схему в работу в 12 морских портах Украины. Более того, ведется работа по внедрению ИСПС при паромных перевозках.

Говоря о перспективах и развитии проекта, Д. Якименко сообщил, что, в соответствии с Соглашением об ассоциации с ЕС Украина обязалась постепенно приблизить собственное законодательство к законодательству ЕС. В частности, речь идет об имплементации директив, которые касаются непосредственно оформления ТС и грузов в морпортах, а также создания системы "Единого окна".

"План мероприятий по имплементации Соглашения об ассоциации с ЕС на 2014—2017 гг. утвержден распоряжением КМУ. Согласно комплексному плану деятельности Мининфраструктуры, АМПУ — исполнитель по имплементации вышеуказанных директив. Эти директивы предусматривают создание "Морского единого окна"…, которое должно быть создано с учетом той инфраструктуры, которая работает в морпортах и обеспечивает взаимодействие как госорганов, так и субъектов бизнеса. Основные требования для создания Национального морского единого окна — реализация функций национального SSN (информационной системы SafeSeeNet) и взаимодействие с европейской системой SSN относительно предоставления информации по перемещению грузов, ТС, людей, информации относительно позиционирования судов и относительно инцидентов. Таким образом, инфраструктура, которая существует в АМПУ, в морпортах благодаря функционированию ИСПС позволяет реализовать в короткие сроки обязательства Украины", — напомнил Д. Якименко.



Директор департамента организации таможенного контроля ГФСУ Алексей Василенко напомнил, что ИСПС создана для того, чтобы субъекты ВЭД, которые работают через украинские порты, могли удобно и легко работать. Он также рассказал, какие перспективы у ГФСУ и АМПУ и почему интересна практика использования ИСПС для ведомства.

"ИСПС внедрена во всех портах, все таможни ГФСУ подписали соответствующие документы, это произошло в т.г… Система отлично функционирует на приход, когда судно загранплаванья приходит на территорию Украины, документы подаются в электронном виде и во многих случаях осуществляется именно документный контроль прихода судна загранплаванья. Безусловно, это шаг вперед, это создает удобства для морских агентов, ну и для всех служб, которые работают в порту. Что касается предварительного получения информации от морских агентов о контейнерах, которые приходят на территорию Украины. Зарубежный опыт показывает нам разные модели функционирования и предоставления такой информации. Например, в США информация о намерении ввезти контейнер на территорию США предоставляется государственному органу за 24 часа до загрузки контейнера в порту отправления. Поэтому, когда ВТамО вышла с предложением относительно предоставления нам соответствующего комплекса CTS (Cargo Targeting System), мы не могли отказаться и взяли этот комплекс для внедрения. Но нужно понимать, что перед этим была длительная работа, в том числе и по усовершенствованию ИСПС. Кроме того,

нужно было внести соответствующие изменения в законодательство, в части того же приказа № 308 относительно расширения предоставляемой информации. Сегодня этот приказ подан в регуляторную службу, прошел некоторые согласования, но нам его вернули", — отметил А. Василенко.

Он также отметил, что важным шагом в дальнейшем развитии ИСПС является налаживание надлежащего взаимодействия с ПАО "Укрзализныця".

"На сегодня существует некая проблема, дело в том, что есть платформы, которые находятся на территории порта, и на момент таможенного оформления субъект не знает, на какую платформу загрузится, это создает много неудобств. Предложение АМПУ — внедрить схему, которая позволяла бы загружать морские контейнеры на платформы, а потом предоставлять информацию таможне и вносить эту информацию в таможенную декларацию", — отметил А. Василенко, добавив, что идея заслуживает внимания, потому что некоторые платформы простаивают в ожидании 2—8 часов.

Кроме того, он поддержал предложение относительно актуализации электронного статуса документов.

"Для того, чтобы внедрить принципы "единого окна" в стране, необходимо определиться со статусами электронного документа. В каждой службе есть много документов…, но на сегодня в государстве нет ни одного документа, который определял бы какие-либо требования к электронному документу, а, соответственно, и госорганы не предоставляли свои предложения относительно создания так называемого реестра уже существующих электронных документов. Если бы он был создан, можно было бы рассматривать вопрос использования электронных документов. Беда в том, что у нас сегодня использование электронных документов сводится к присоединению к бумажным документам сканированной копии", — уточнил А. Василенко.

Л. Баязитов подчеркнул, что сегодня необходимо либо постановление, либо приказ для сбора всех торговых документов, чтобы их можно было потом оцифровать.



И.о. заместителя председателя ГФСУ Мирослав Продан добавил, что смежные службы, например, фитосанитары или радиологичный контроль, в отличие от ГФСУ, не имеют унифицированной формы документов.

Он также подчеркнул значимость работы в формате МРГ, отметил что текущее заседание Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур международной торговли и логистики — это площадка, которая сможет использоваться контролирующими органами и смежными службами для нахождения компромиссных решений.

РОСЛИК Инна



EFQM Форум в Милане: "Развивая совершенство за пределы..."

Ранее в нашем журнале уже публиковалась статья о Модели совершенства EFQM — одном из наиболее эффективных инструментов для оценивания и диагностики деятельности организаций. Разработчиком этой Модели является EFQM (ранее — Европейский фонд управления качеством) — структура, объединяющая сотни организаций из разных регионов, заинтересованных в создании и распространении знаний в области менеджмента и совершенствования. В число прочих видов деятельности EFQM входит ежегодное проведение форумов, которые являются одним из наиболее престижных в Европе мероприятий в области организационного совершенства. Очередной такой Форум состоялся 29—30 сентября т.г. в Милане.



В этом году Форум проводился под девизом "Развивая совершенство за пределы…". Его главной идеей было обсуждение того, что может обеспечить устойчивый успех организаций в нынешних условиях: когда конкуренция становится все жестче, требования заинтересованных сторон растут, а мир непредсказуемо меняется. Своими идеями и практическим опытом на эту тему поделились руководители ряда наиболее успешных организаций Европы — BMW, Bocsh, Siemens и других.

К сожалению, надо отметить, что темы, обсуждавшиеся на Форуме, во многом находятся далеко за пределами повестки дня большинства украинских организаций. Более того, основная масса отечественных предприятий в лучшем случае только начинает осваивать те подходы, которые докладчики Форума уже считают банальными, обязательными и не создающими реальных конкурентных преимуществ. Все это заставляет серьезно задуматься о перспективах украинской экономики в мировой конкуренции.

Главная идея, вокруг которой строились многие из докладов Форума: простое операционное совершенство, умение выполнять процессы правильно, стабильно производить качественную продукцию — уже не являются достаточными для устойчивого успеха. Те концепции и методы, которые нацелены на достижение этих целей (ISO 9001, бережливое производство, статистическое управление процессами, кайдзен, шесть сигм и т.д.) — уже стали общеизвестными и широкоиспользуемыми (пускай и не на отечественных предприятиях — **прим. авт.**), их наличие является обязательным условием для существования на глобальном рынке, но недостаточным условием для успеха на нем. Можно сказать, что ставка на эти факторы заставляет предприятие ввязываться в конкуренцию с массой китайских производителей — и мало кто способен выйти из этой конкуренции победителем. Следующий уровень организации: способность выполнять требования заинтересованных сторон (и даже превосходить эти требования) — также является недостаточным, слишком много организаций на развитых рынках научились это делать. Если потребитель уже сформулировал свои требования и сообщил о них миру — сразу появится много желающих выполнить эти требования (даже перевыполнив их на 10%). Если предприятие всего лишь делает то, что хочет потребитель, — в лучшем случае оно может рассчитывать на случайные разовые заказы, после которых оно сольется для потребителей с массой тех, которые могут выполнить этот же заказ не хуже. Основной темой для обсуждения как раз и было: что находится "за пределами способности превосходить требования заинтересованных сторон" и как этого достичь?

Среди возможных направлений, по которым происходил поиск ответов на эти вопросы, были: стремится не только удовлетворять требования потребителей, а вызывать их восхищение, не только управлять людьми и вовлекать их в совершенствование, а быть для них источником счастья и гордости, не только заниматься корпоративной социальной ответственностью, а активно выстраивать будущее, в котором организация могла бы устойчиво развиваться, не только строить гибкие системы управления, но признать неизбежность непредвиденных изменений и строить системы, устойчивые к ним.

Из-за таких нестандартных подходов темы докладов также были достаточно нетрадиционными для бизнес-форумов. Например, доклад Мален Ридхал, эксперта в области счастья (существуют и такие эксперты — **прим. авт.**), был посвящен счастью как двигателю организационного совершенства. Кажется понятным, что именно счастливые сотрудники могут создавать выдающиеся результаты и обеспечивать устойчивое совершенство организаций. Но, по результатам глобальных исследований, 87% сотрудников в мире не вовлечены глубоко в работу своих организаций; в Европе 42% сотрудников чувствуют себя несчастливыми на работе. И во многих случаях инициативы, направленные на повышение счастья работников, не затрагивают содержание работы и общую культуру: корпоративные праздники, посещения спортзалов и т.д. — это все идет как дополнение к основной деятельности, как попытки компенсировать чем-то те негативные эмоции, которые сотрудник испытывает на работе. Что же в докладе выделяется как ключевые факторы для обеспечения счастья сотрудника на работе?

Во-первых, это доверие. Исследования показывают, что построение корпоративной культуры, основанной на доверии, ведет к увеличению готовности сотрудников принимать риск в 32 раза, что, в свою очередь, обеспечивает увеличение инноваций в 11 раз и улучшение результатов работы в 6 раз! Образцом успешной компании, основанной на доверии, является американский поставщик фильмов Netflix — например, в этой компании продолжительность отпуска сотрудников ничем не ограничена. Можно представить, какой должна быть культура и организация деятельности в этой компании, чтобы при этом сотрудники предпочитали регулярно ходить на работу.

Второе условие счастья сотрудников, связанное с предыдущим, — это их свобода быть собой, отсутствие необходимости играть навязанные роли, принятие их личностей и уважение к ним, восприятие их как личности, а не как должности. Сложно посчитать, какое количество требований, ограничений и норм придумывает организация для своих сотрудников, и выделить — какая часть из них является действительно необходимой (например — требования по дресс-коду). В докладе был приведен пример из деятельности гостиниц. Очень хорошие гостиницы разрабатывают детальнейшие инструкции по порядку обслуживания посетителей на ресепшн: какими словами приветствовать их, как им улыбаться и т.д., и создают системы контроля выполнения этих требований. Но уникальные гостиницы просто говорят сотруд-

никам: принимайте посетителей так, как вы принимаете дорогих вам людей в своем доме — и не мешают им.

Третьим фактором счастья, является большая цель, ради которой сотрудникам стоит жить и работать, их ощущение важности своей работы и ее полезности для мира. Яркой иллюстрацией этого тезиса являются слова руководителя крупнейшей клининговой компании ISS: "Мойщики окон не просто моют окна, они позволяют солнцу войти в помещения". Достаточно сказать, что текучесть персонала в этой компании, руководствующейся такими принципами, в 3 раза ниже, чем средний уровень по отрасли.

Эти факторы становятся еще более важными в работе с новым поколением людей, выросших в эпоху социальных сетей, — а руководители организаций должны готовиться к тому, что представители этого поколения станут их сотрудниками, потребителями, партнерами. Этой теме, в частности, был посвящен доклад Витторио Чезаротти, профессора Римского университета Tor Vergata. Часто представителей новых поколений обвиняют в том, что они эгоистичны, не уважают авторитеты, нетерпеливы и ленивы. Докладчик переформулировал эти утверждения: не "эгоистичны", а "хотят реализовывать свою страсть через работу", не "неуважительны", а "верят, что все люди равны и связаны между собой", не "нетерпеливы", а "ценят свою жизнь и хотят делать вклад с первого дня", не "ленивы", а "хотят знать ‘для чего, прежде чем ‘что’". Если учитывать эти факторы, то привычки и нормы нового поколения могут повести организацию к новым уровням совершенства. В любом случае, управлять поколением, выросшим в Facebook, так же, как поколением, получавшим всю информацию о мире из двух каналов государственного телевидения, не удастся.

Из факторов, подталкивающих организации к новым решениям и поиску путей для развития совершенства "без пределов", на Форуме особенно детально рассматривались вопросы развития технологий. В частности, эти вопросы рассматривались в докладе Кристиана Форстнера, директора по развитию бизнеса EFQM. В числе тенденций, которые, по оценкам института МакКензи, за ближайшие годы окажут наибольшее влияние на глобальную экономику: распространение мобильного Интернета, автоматизация рутинной интеллектуальной работы, Интернет вещей, облачные технологии, продвинутая робототехника, автономный и "почти-автономный" транспорт (без водителей), следующие поколения подходов к управлению геномами, новые решения по хранению энергии, 3D печать и т.д. Эти изменения уничтожат целые отрасли и профессии, особенно не требующие высокой квалификации. Но они же могут стать основой для уникального рывка организаций, которые раньше и лучше других приготовятся к ним. К сожалению, большинство украинских организаций даже не задумываются серьезно о влиянии этих изменений на их будущее, не говоря о системном и глубоком анализе связанных с ними рисков и возможностей.

Практический пример реализации этих подходов был приведен в докладе Руперта Холлебахера, директора по технической составляющей завода Bosch Blaichach. Этот завод является одним из лидеров процесса, который в мире называется Industry 4.0 и рассматривается как четвертая промышленная революция. В рамках этого процесса все оборудование, действующее на разных этапах цепочек создания ценности, объединяется в единые системы, обменивающиеся информацией, интегрирующие ее и оптимизирующие процессы на ее основе. В дивизионе Bosch, ответственном за активные системы транспортной безопасности, в единую информационную сеть объединено 5500 машин на 11 заводах, не говоря об огромном количестве единиц выпущенной продукции, передающих в систему информацию о своем состоянии и режимах своей эксплуатации. Это позволяет автоматизировать многие функции, которые раньше выполняли целые отделы, одновременно повысив их эффективность — производственное планирование и диспетчирование, организацию внутренней логистики, планирование обслуживания оборудования, отчетность о производственных процессах и т.д. Возможно слегка анекдотический, но яркий пример: использование соответствующих решений в заводских столовых — вся посуда с едой чипирована и в тот момент, когда сотрудник ставит порцию еды на свой поднос, с его карточки автоматически списывается ее стоимость. Еще раз напомню — любой отечественной организации надо быть готовой к тому, что ее конкуренты начнут использовать такие системы и надо будет придумывать, как на это отвечать.

Многие тенденции современного мира, создающие для организаций и риски, и уникальные возможности, были рассмотрены в докладе Фреда Лебира, актера, музыканта и бизнес-консультанта. Это и изменение привычных схем потребления (распространение совместного использования, например — автомобилей), и новые подходы к привлечению ресурсов: краудфандинг и краудсорсинг (например, для компании Lego десятки тысяч людей во всем мире бесплатно и увлеченно придумывают новые варианты конструкторов). Я бы обратил особое внимание на вопросы, связанные с партнерскими отношениями и с взаимодействием организаций из разных отраслей. Поскольку никакая организация в быстро меняющемся мире не может точно спрогнозировать, какие операции, компетенции, ресурсы понадобятся ей завтра — невозможно подготовиться и приобрести их заранее. Значит надо уметь быстро находить тех, у кого есть лучшие компетенции, необходимые нашей организации, и договариваться с ними о совместной деятельности. При этом надо быть готовыми к тому, что новые партнеры найдутся в областях, которые, на первый взгляд, никак не связаны с традици-



онным бизнесом организации. Поскольку докладчик являлся профессиональным музыкантом, он демонстрировал историю развития организационных инноваций на примере истории музыки. И сейчас самым распространенным профессиональным музыкальным инструментом в мире является компьютер с акустической системой — результат взаимодействия IT специалистов и акустиков. Возможно, главной идеей доклада была цитата из Ли Конитца — легендарного саксофониста и импровизатора: "Мой способ быть готовым — не готовиться к чему-то конкретному; но это требует огромной подготовки". Для организаций такая готовность к неизвестному и непредсказуемому — это быть привлекательными для инноваторов, поддерживать их и создавать обстановку, в которой они будут счастливыми.

Особый интерес вызвал доклад Ахмада Абдуллаха Ал Нуссерейта, генерального координатора программ Совета по совершенству в правительстве Дубая — ведь он рассказывал о практическом опыте развития "без границ" не отдельной организации, а эмирата Дубай в целом. И на этом уровне данные концепции успешно работают, позволив Дубаю за 20 лет реализации программы превратиться из небольшого заурядного города в пустыне с традиционным бюрократическим правительством в один из лучших для жизни и для инноваций городов мира (фактор нефти не стоит переоценивать — ведь она не помогла сделать ничего подобного Венесуэле, Нигерии, Ливии, Ираку, России и многим другим странам). Конечно, выдающаяся роль в этом принадлежит первому руководителю — шейху Дубая Мохамеду бин Рашиду аль Актуму. Он задекларировал, что главная цель программы — сделать счастье жизненным стилем общества в ОАЭ. Для достижения этой цели действует Министерство счастья, создана Национальная программа по счастью и позитивности, разработана и используется метрика для измерения уровня счастья в обществе.

В этой статье рассмотрена только часть из наиболее интересных докладов Форума. Кроме докладов, одним из ярких мероприятий в рамках Форума стало награждение организаций — победителей Награды за совершенство EFQM, которые на практике смогли продемонстрировать соответствие вышеизложенным концепциям и идеям. Этим организациям будет посвящена статья в одном из следующих номеров журнала.

КАЛИТА Тарас,
Украинская ассоциация качества





Для оформления подписки на еженедельный журнал «Транспорт» необходимо заполнить данный «Подписной Купон» и выслать в наш адрес электронной почтой (e-mail) или факсом, или почтой

ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКА

НАСТОЯЩИМ ПОДТВЕРЖДАЕМ СВОЁ НАМЕРЕНИЕ ОФОРМИТЬ ПОДПИСКУ:

Наименование компании: ____________________

____

Сроки подписки: *с «   »   201   г.   по «   »   201   г.*

Должность и Ф.И.О. руководителя: ____________________

____

ИНН ____________ Свидетельство плательщика НДС № ____________

Тел: ____________ Факс: ____________

Юридический адрес: ____________________

____

Почтовый и электронный (E-mail) адреса доставки: ____________________

____

Контактное лицо — должность, Ф.И.О, тел., E-mail: ____________________

____

Вид деятельности: ____________________

____________________ www ____________

ВЫДЕЛИТЕ или ОБОЗНАЧЬТЕ ЗНАЧКОМ √ ЗАИНТЕРЕСОВАВШИЕ ВАС ВЕРСИИ ЖУРНАЛА

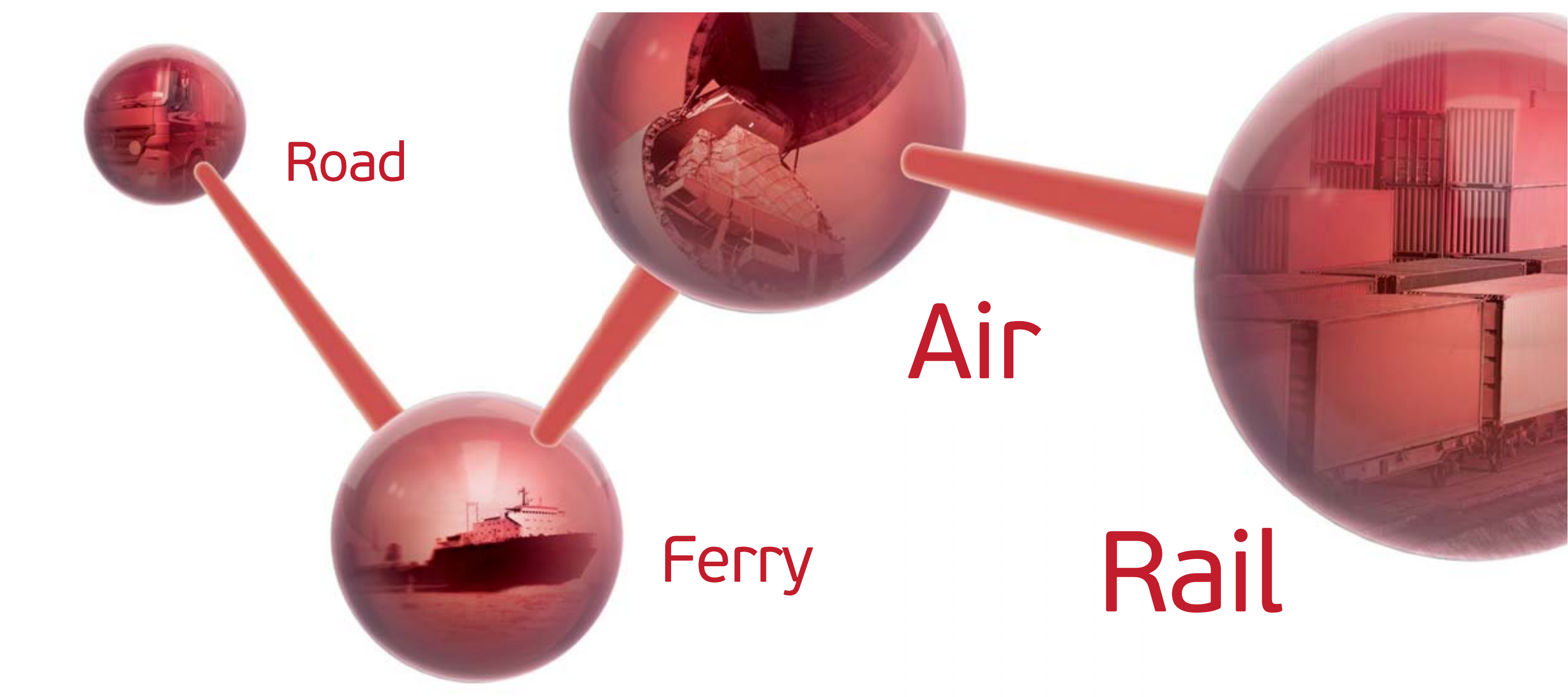
ПЕРИОД ПОДПИСКИ по 31 декабря 2017 года	НАИМЕНОВАНИЕ ПОДПИСНОГО ПАКЕТА		
	КОМПЛЕКСНЫЙ ПАКЕТ (PDF + печатная версия)	**ЭЛЕКТРОННЫЙ ПАКЕТ (PDF-версия)**	**ПЕЧАТНЫЙ ПАКЕТ (печатная версия)**
	Еженедельно: ***1, 2, 3 недели месяца* — PDF-версия:** оперативная новостная и нормативная информация; ***4-ая неделя месяца* — печатная версия:** комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	**Еженедельно:** ***1, 2, 3 недели месяца*** — оперативная новостная и нормативная информация, ***4-ая неделя месяца*** — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	**Ежемесячно:** ***4-ая неделя месяца*** — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса
1 месяц	493,00 грн.	330,00 грн.	218,00 грн.
3 месяца	1480,00 грн.	990,00 грн.	654,00 грн.
6 месяцев	2810,00 грн.	1881,00 грн.	1242,00 грн.
9 месяцев	4126,00 грн.	2760,00 грн.	1825,00 грн.
12 месяцев	5322,00 грн.	3564,00 грн.	2354,00 грн.

____________________ / ____________________ /

дата   подпись   М.П.   фамилия И.О.,   должность

ОТПРАВЬТЕ «ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКУ» ПОЧТОЙ или ФАКСОМ по АДРЕСУ:

УКРАИНА, 65001, г. ОДЕССА, А/Я 299, ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ АО «ПЛАСКЕ», журнал «ТРАНСПОРТ»
Факс: **+38 (048) 7-385-375; 7-287-221;** тел.: **+38 (048) 7-385-385, 7-288-288.** E-mail: **info@transport-journal.com**
Тел.: **+38 (050) 390-54-09; +38 (067) 483-78-01** (Сергей Бохан). E-mail: **subscribe@transport-journal.com**;
Тел./факс: **+38 (044) 503-63-73;** тел.: **+38 (097) 232-92-55** (Татьяна Ятел). E-mail:**reklama@transport-journal.com**
WWW. TRANSPORT-JOURNAL.COM




Rail Transport
Организация железнодорожных перевозок


Container Transport
Организация контейнерных перевозок


Ferry Service
Организация паромных перевозок


Air Freight
Организация авиационных перевозок


Transshipment in Ports
Организация перевалки грузов в портах


Routing
Составление оптимального маршрута


Repacking of Cargo
Организация перетарки груза


24-hour Support
Круглосуточная сервисная поддержка


Security and insurance
Обеспечение услугами по охране и страхованию грузов


Customs clearance
Таможенное оформление грузов

Service center
P.O.Box 299, 65001
Odessa, Ukraine
+38 (048) 7 385 385
+38 (048) 7 385 375
cargo@plaske.ua



Сервисный центр
А/я 299, 65001
г. Одесса, Украина
+38 (048) 7 385 385
+38 (048) 7 385 375
cargo@plaske.ua

www.plaske.com

Represents in Ukraine
Представитель в Украине



JSC Lithuanian Railways

Cargo Agent – Freight Forwarder
Грузовой агент-экспедитор



Navigation Maritime Bulgare JSC











MICU License: AE Series No 293747 as of 26.06.2014. Лицензия МДСУ: Серия АЕ №293747 от 26.06.2014

C-A4-190515-01



Поезд комбинированного транспорта «Викинг» — ваше логистическое решение быстрой, безопасной и дешевой доставки ваших грузов между Балтийским и Черноморским регионами.

VIKING Train is your logistics solution to fast, safe and cost-friendly delivery between Baltics and the Black Sea Region

Ильичевск Клайпеда 52 часа
Дистанция 1766 км

From Illichivsk to Klaipeda — 52 hours. Distance 1766 km.

Контрейлерный поезд «Викинг» – это совместный проект Литовских, Белорусских, и Украинских железных дорог, компаний-операторов поезда, Клайпедского, Ильичевского и Одесского портов, который стартовал в 2003 году.

VIKING train, the joint project of Lithuanian, Belarusian and Ukrainian Railways, operation-companies, Klaipeda, Illichivsk and Odessa ports was launched in 2003.

Маршрут поезда: Одесса/Ильичевск - Киев - Минск - Вильнюс - Клайпеда и обратно.

Route: Odessa/Illichivsk – Kyiv – Minsk – Vilnius – Klaipeda and return.

Поездом осуществляются перевозки как 20 и 40 футовых универсальных и специализированных контейнеров, так и автопоездов (контрейлеров). Для грузов, перевозимых поездом «Викинг», администрациями железных дорог установлены специальные льготные тарифы.

Train carries both 20- and 40-foot containers, universal containers, special-purpose containers, truck trains (contrailers). VIKING offers special discount rates.

На сегодняшний день к проекту «Викинг» присоединились Болгарские, Молдавские и Румынские железные дороги. В перспективе планируется продление маршрута в Турцию и страны Скандинавии.

As for today Bulgarian, Moldavian and Romanian Railways joined VIKING project. It is planned to extend the route to Turkey and Scandinavian countries.

Одной из целей является реализация высокотехнологического процесса «единого окна» и совершенствования организационной структуры таможенных процедур, содействие разработке и внедрению единого унифицированного товарно-сопроводительного документа.

One of the key goals is to introduce Single Window and improve the organizational framework of customs procedures, assistance in introduction of the single consignment note.

Stockholm
Helsinki
Klaipeda
Lietuvos Respublika
Kaunas
Minsk
Belarus
Korosten
Kiev
Ukraine
Kishinev
Odessa
Bucharest
Illichivsk
Poti
Baku
Varna
Istanbul
Batumi

Преимущества проекта / Benefits

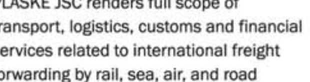
- Меньшая по сравнению с другими видами транспорта стоимость перевозки
  Lower shipping cost, especially in comparison with other modes
- Фиксированный график перевозки, небольшое транзитное время
  Fixed schedule, reduced transit time
- Безопасность перевозки, сохранность грузов на всем пути следования
  Safety and security of goods
- Ускоренные таможенные и пограничные процедуры
  Facilitated customs and border procedures
- Соединение с морским сообщением Балтийского и Черного морей
  Linkage with Baltic and Black seas
- Уменьшение негативного воздействия на окружающую среду
  Environment-friendly

Возможности / Options

- Отправка грузов в контейнерах прибывших в морские порты Украины и Литвы
  Shipment of container goods from Ukrainian and Lithuanian seaports
- Стафировка и дальнейшая отправка грузов в контейнерах принадлежности железных дорог
  Stuffing and further shipment of goods in containers owned by the railways.
- Отправка автопоездов прибывших в морские порты на паромах или судах Ро-Ро
  Shipment of truck trains arrived at sea ports on ferries or ro-ro vessels

www.vikingtrain.com

PLASKE
ПЛАСКЕ
Energy in motion
VIKING Train Operator



АО «ПЛАСКЕ» предоставляет полный спектр транспортных, логистических, таможенных и финансовых услуг при организации перевозок грузов по железной дороге, морем, авиа и автотранспортом.

PLASKE JSC renders full scope of transport, logistics, customs and financial services related to international freight forwarding by rail, sea, air, and road modes.











MICU License: AE Series No 293747 as of 26.06.2014. Лицензия МДСУ: Серия АЕ №293747 от 26.06.2014

а/я 299, 65001, Одесса, Украина
P.O.Box 299, 65001, Odessa, Ukraine
+38 (048) 7 385 385. Fax: +38 (048) 7 385 375
+38 (048) 7 288 288. Fax: +38 (048) 7 287 221
cargo@plaske.ua
plaske.ua